CENA 2 ZŁ

DNI LOTNICTWA

NUMER 36 • 4 WRZEŚNIA 1960 r.

WYDANIE SPECJALNE

W numerze:

Najlepsza dziewiątka

•

Pilot gotów!

•

25 razy więcej

•

Bezimienni bohaterowie

•

Rakiety cywilne

•

Konkurs

Wiraże
TYGODNIK WOJSKOWY LOTNICZYCH I CHEMIKÓW

SKRZYDLATA POLSKA

„...Lotnictwo zawsze mnie interesowało. Jest to dziedzina najbardziej porywająca swą dynamiką rozwoju. Nie można przecież nie widzieć jego stale rosnącego znaczenia. Jego masowym rozwojem jesteśmy jak najbardziej zainteresowani. Szkolenie szybowcowe jest pierwszym krokiem na drodze do lotnictwa zawodowego tak w służbie cywilnej jak i wojskowej.

Szybownictwo jest pięknym sportem i powinno zdobyć sobie jak największą popularność wśród młodzieży..."

Minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski

●

„...Dla młodzieży pragnącej połączyć piękno i romantykę latania z zaszczytną służbą w obronie Ojczyzny stoją otworem oficerskie szkoły lotnicze.

Szkoły nasze dysponują dziś kadrą instruktorską o wysokim poziomie, kadrą, której zarówno poziom wyszkoleniowy, jak i walory pedagogiczne są bez porównania wyższe, niż miało to miejsce kilka lat temu. Skutkiem tego dzisiejszy absolwent szkoły lotniczej to oficer, który po dwu i półletnim pobycie w szkole przychodzi do jednostki jako pełnowartościowy pilot bojowego, odrzutowego samolotu".

Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki

●

„...Lotnictwo jest sportem pięknym. Wyrabia u młodego człowieka opanowanie i wolę walki. Ale lotnictwo jest równocześnie sportem trudnym. Lotnika musi cechować doskonała kondycja fizyczna, inteligencja, odwaga i rozsądek. Musi on być człowiekiem wykształconym i stałym w swoich zawodowych dążeniach.

Przed taką młodzieżą stoją otworem lotniska aeroklubowe i szkoły szybowcowe. Na taką właśnie młodzież — ofiarną i patriotyczną — czekają w aeroklubach szybowce, samoloty i doświadczona kadra instruktorów".

Prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz

OD WRZEŚNIA do tafli NAD GRUNWALDEM

WRZESIEŃ 1939. 1 września nastąpiła zbrojna napaść Niemiec hitlerowskich na Polskę. Luftwaffe rzuciła na nasz kraj około 1 500 nowoczesnych samolotów, którym polskie lotnictwo wojskowe przeciwstawiło zaledwie około 400 przestarzałych już maszyn. Mimo druzgącej przewagi wroga w powietrzu (stosunek ok. 1:4), polscy piloci wykazali wielkie bohaterstwo i poświęcenie w walce z najazdem faszystowskim, zestrzeliwując m. in. 126 samolotów hitlerowskich. Ogółem w kampanii wrześniowej Luftwaffe straciła przeszło 200 samolotów. Po zagarnięciu Polski przez Niemcy faszystowskie lotnicy polscy rozproszyli się po całym świecie.

KWIECIEŃ 1940. Lotnicy polscy podejmują walkę z Niemcami hitlerowskimi we Francji. 6 kwietnia sformowano tam pierwszą polską jednostkę lotniczą. Polscy piloci myśliwscy zestrzelili podczas walk we Francji 55 samolotów wroga (16.V—8.VI.1940).

LIPIEC—SIERPIEŃ 1940. Po klęsce Francji lotnicy polscy organizują na terenie W. Brytanii nowe formacje lotnicze. 13 lipca sformowano pierwszy polski 302 (Poznański) dywizjon myśliwski, a 2 sierpnia 303 (im. T. Kościuszki) dywizjon myśliwski.

WRZESIEŃ—PAŹDZIERNIK 1940. Polscy piloci myśliwscy z 302 i 303 dywizjonów myśliwskich oraz Polacy w dywizjonach RAF biorą aktywny udział w Bitwie o Wielką Brytanię (pierwszy wszedł do akcji 20, a drugi 30 sierpnia), zestrzeliwując w ciągu całej bitwy 7,5% ogółu samolotów hitlerowskich (w okresie od 6 września do 6 października — ponad 14%). Ogółem Polacy zestrzelili w tej bitwie 203 samoloty wroga. We wrześniu wzbiły się w powietrze dwa nowe polskie dywizjony bombowe: Ziemi Mazowieckiej i Ziemi Poznańskiej.

LISTOPAD 1940. Na ziemi brytyjskiej wylatują do walki z lotnictwem hitlerowskim dwa dalsze dywizjony: Krakowski Dywizjon Myśliwski oraz Lwowski Dywizjon Myśliwców Nocnych.

GRUDZIEŃ 1940. Powstaje w W. Brytanii Toruński Dywizjon Myśliwski oraz dwa dalsze dywizjony bombowe: Ziemi Śląskiej i Ziemi Wielkopolskiej.

MARZEC 1941. Powstają 3 dalsze dywizjony myśliwskie: Dębliński, Wileński i Warszawski. Ogółem walczyło z hitlerowcami na Zachodzie 10 polskich dywizjonów myśliwskich i 4 bombowe.

GRUDZIEŃ 1942. 31 grudnia ginie nad Kanałem la Manche, wracając z lotu bojowego, ppłk pil. Stanisław Skarżyński, sławny polski pilot w okresie międzywojennym. Do tego dnia polscy myśliwcy w W. Brytanii niszczą 500 samolotów hitlerowskich.

CZERWIEC 1943. Na terenie Związku Radzieckiego, w Griegoriewskoje niedaleko Riazania, przystąpiono do organizowania pierwszej polskiej jednostki lotniczej przy 1 Dywizji WP im. T. Kościuszki. Stanowiła ona zalążek Ludowego Lotnictwa Polskiego.

MAJ 1944. 3 maja 18 żołnierzy AK z oddziału specjalnego „Osjan" dokonało niezwykle śmiałego wypadu dywersyjnego na lotnisko Bielany w Warszawie, podczas którego zniszczono 5 hitlerowskich samolotów transpontowych Ju-52, a 3 dalsze uszkodzono. Maszyny te były załadowane materiałem i sprzętem wojskowym, przeznaczonym na front wschodni. Cała akcja trwała 7 minut.

KWIECIEŃ 1945. 1 Polski Korpus Lotnictwa Mieszanego przystąpił do działań bojowych w operacji berlińskiej. 19 kwietnia piloci 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" zestrzelili w walkach powietrznych 4 samoloty hitlerowskie.

MAJ 1945. Kapitulacja Niemiec hitlerowskich i koniec wojny. W ostatnich dniach II wojny światowej lotnicy polscy, latający na „Jakach" i „Iłach" spotkali się nad Łabą z lotnikami polskimi, latającymi na „Mustangach" i „Spitfire'ach". Ogółem, w czasie od 1 września 1939 roku do 8 maja 1945 r., polscy lotnicy, walcząc na frontach II wojny światowej zestrzelili około 1 150 samolotów wroga, 299 prawdopodobnie i 300 uszkodzili. Ponadto zestrzelili na pewno 190 bomb latających — V-1, zrzucili 15 420 ton bomb i min oraz wykonali 109 207 lotów bojowych. Lotnicy polscy przetransportowali oprócz tego 12 084 samoloty różnych typów na najrozmaitsze odcinki frontu w Europie, Afryce i Azji. W walkach stoczonych w latach 1939—1945 zginęło około 2 500 lotników polskich, a około 1 400 zostało rannych.

Rozpoczął się pokojowy okres rozwoju naszego lotnictwa. Fundamentem lotnictwa Polski Ludowej stały się jednostki lotnicze i ta kadra, która przeszła szlak bojowy od Warszawy do Berlina, oraz ci piloci polscy, których los rzucił do walki o wolność Polski na zachodnim froncie, a którzy po zakończeniu wojny wrócili do kraju.

Generał Sikorski przed frontem dywizjonu 302 w Anglii.

CZERWIEC 1944. 16 czerwca sierżant S. Domański, jako pierwszy spośród polskich pilotów w W. Brytanii, zestrzelił hitlerowską bombę latającą V-1.

SIERPIEŃ 1944. Przy Polskim Komitecie Wyzwolenia Narodowego w Lublinie utworzono Wydział Lotniczy. 20 sierpnia powstała 1 Polska Mieszana Dywizja Lotnicza (pułki: „Warszawa", „Kraków" i 3 Pułk Lotnictwa Szturmowego).

WRZESIEŃ 1944. W ZSRR rozpoczęło się formowanie 1 Polskiego Korpusu Lotnictwa Mieszanego w składzie 3 dywizji: bombowej, szturmowej i myśliwskiej. 19 września w wielkim desancie i bitwie pod Arnhem bierze udział polska brygada spadochronowa.

PAŹDZIERNIK 1944. Powstało Dowództwo Wojsk Lotniczych.

MARZEC 1945. Samoloty polskich jednostek lotniczych wykryły i zniszczyły hitlerowską wyrzutnię bomb latających V-2 na wyspie Chrząszczewo koło Kamienia Pomorskiego. 30 marca z lotniska na Okęciu wystartował do pierwszego lotu po wojnie samolot PLL „Lot".

WRZESIEŃ 1945. 2 września obchodzono pierwsze w Polsce Ludowej Święto Lotnictwa. Z tej okazji odbyły się na lotnisku mokotowskim (nowym) w Warszawie pokazy lotnictwa wojskowego.

PAŹDZIERNIK 1945. Ukonstytuował się po wojnie Tymczasowy Zarząd Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

MARZEC 1946. Podpisanie polsko-radzieckiej umowy lotniczej. Związek Radziecki zobowiązał się dostarczyć Polsce wszelkiej możliwej pomocy w dziedzinie lotnictwa.

WRZESIEŃ 1946. W Warszawie ukonstytuował się Tymczasowy Zarząd Główny Ligi Lotniczej.

MARZEC 1947. Odrodzone Lotnictwo Wojskowe bierze czynny udział w akcji przeciwpowodziowej (wykonano

SKRZYDLATA POLSKA

Wiraże

TYGODNIK WOJSK LOTNICZYCH

Numer niniejszy przygotowały zespoły obydwu redakcji: Cyprian Cibor, Paweł Elsztein, Bolesław Gaczkowski, Bolesław Jagielski, Bogdan Kaznowski, Jerzy R. Konieczny (redaktor naczelny tyg. „Skrzydlata Polska"), Tadeusz Malinowski, Stanisław Reperowicz (redaktor naczelny tyg. „Wiraże"), Karol Szeląg, Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski. Opracowanie graficzne: Stanisław Kopf.

Zdjęcia w numerze: CAF, WAF, B. Koszewski, St. Jaśko, St. Reperowicz, Z. Jóźwiak, C. Cibor, B. Kaznowski, M. Wyszkowski, J. Wojciechowski i G. Omielczuk.

142 loty w czasie 170 godzin, zrzucono 5 ton żywności, 4 tony paszy i 100 ton bomb na zatory lodowe).

SIERPIEŃ 1947. Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Samedan (Szwajcaria) z udziałem ekipy polskiej. Pilot Adam Zientek zdobywa 1 miejsce w konkurencji prędkościowej.

LIPIEC 1948. Polscy szybownicy (Adamski, Kempówna, Zientek) lądują w Austrii pod Wiedniem po zespołowym przelocie z Żaru.

CZERWIEC 1949. Samoloty PLL „Lot" wzięły udział w akcji opylania 25 000 ha lasów w województwie katowickim.

LIPIEC 1949. FAI zatwierdziła międzynarodowy rekord pil. Kempówny prędkości w przelocie po trójkącie 100 km — 50 km/h. Jest to pierwsza pozycja, jaką Polska Ludowa uzyskała na liście rekordów międzynarodowych.

WRZESIEŃ 1949. FAI wprowadziła na wniosek Polski najwyższą odznakę pilota szybowcowego — złotą odznakę z trzema diamentami.

SIERPIEŃ 1950. W czasie pokazów na Święcie Lotnictwa w Warszawie mieszkańcy stolicy oglądali po raz pierwszy samoloty odrzutowe (Jak-15). Piloci sportowi LL w czasie pokazów przelecieli nad publicznością tworząc z samolotów CSS-13 napis „Pokój".

CZERWIEC 1954. W Lesznie odbyły się Międzynarodowe Zawody Szybowcowe z udziałem ekip 9 państw. Polska zajęła pierwsze miejsce. Indywidualnie zwyciężył E. Makula.

KWIECIEŃ 1955. W 10 rocznicę powstania, za zasługi w dziedzinie wyszkolenia i wychowania kadr lotniczych sił zbrojnych PRL Rada Państwa odznaczyła Oficerską Szkołę Lotniczą im. Jana Krasickiego i Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych im. Walerego Wróblewskiego Orderami „Sztandar Pracy" II klasy.

MAJ 1955. Do Chin wyjechała kilkunastoosobowa ekipa polskich specjalistów szybowcowych (pilotci i kadra techniczna) celem zorganizowania chińskiego szybownictwa i przemysłu oraz wyszkolenia pierwszych instruktorów w dziedzinie sportu lotniczego.

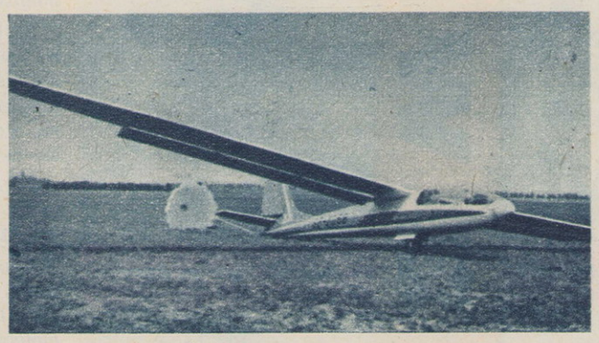
LUTY 1956. W Warszawie odbyło się pierwsze walne zebranie Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

KWIECIEŃ 1957. 55 pilotów PLL LOT otrzymało honorowe odznaki za przelecenie na samolotach komunikacyjnych — 1 000 000 km.

Wanda Wasilewska w towarzystwie generała Karola Świerczewskiego w Grigoriewskoje, wśród szkolących się polskich pilotów

WRZESIEŃ 1957. Na lotnisku Babice w Warszawie odbyły się wielkie (pierwsze na tak szeroką skalę w Polsce) pokazy lotnicze z okazji Święta Lotnictwa Polskiego. Wzięło w nich udział około 400 samolotów różnych typów.

CZERWIEC 1958. W Lesznie odbyły się VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata oraz Kongres OSTIV, zorganizowane przez Aeroklub PRL. A. Witek zdobył tytuł mistrza świata w klasie standard.



Szybowiec wysokowyczynowy SZD-19 „Zefir-2".

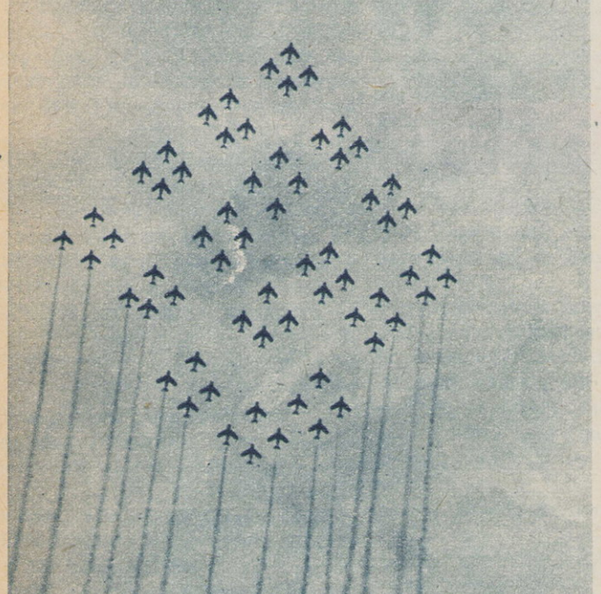
LIPIEC 1958. Na konferencji prasowej w Głównym Zarządzie Politycznym WP w dniu 1 lipca, zastępca Szefa Sztabu Generalnego gen. bryg. Marian Graniewski stwierdza, że:

— W wyniku poważnego wysiłku całego społeczeństwa, a także dzięki dużej pomocy Związku Radzieckiego, zbudowaliśmy po wyzwoleniu przemysł obronny, który jest w stanie produkować uzbrojenie i różnorodny sprzęt potrzebny nowoczesnej armii.

— W lotnictwie posiadamy samoloty odrzutowe — myśliwskie, bombowe, szkolne oraz śmigłowce. Samoloty te, w poważnej większości produkowane w kraju, posiadają wysokie parametry techniczne i nie ustępują samolotom używanym przez obce armie.

— Nasza artyleria przeciwlotnicza posiada obecnie 15-krotnie większe możliwości ogniowe od okresu przedwojennego.

— Produkujemy nowoczesne stacje radiolokacyjne, służące do wykrywania samolotów na wielkie odległości oraz stacje do kierowania ogniem dział przeciwlotniczych.



„Tafla" złożona z 64 myśliwców odrzutowych, w przelocie nad historycznymi polami Grunwaldu.

SIERPIEŃ 1958. Na IV Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Bratysławie Anna Franke zdobywa tytuł wicemistrzyni świata. Nasza drużyna kobieca zdobywa również zespołowe wicemistrzostwo. Stanisław Żurad zdobywa na mistrzostwach świata modeli z napędem gumowym w Anglii tytuł wicemistrza świata.

LIPIEC 1959. W czasie wielkiej defilady wojskowej i sportowej w Warszawie z okazji 15-lecia Polski Ludowej wykonany został po raz pierwszy na świecie przelot 64 myśliwskich samolotów odrzutowych w zwartym szyku „taflaszachownica".

CZERWIEC 1960. Na VIII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Kolonii (NRF) reprezentacja polskich szybowników odnosi wspaniały sukces zdobywając w końcowej klasyfikacji 3 tytuły wicemistrzowskie (jedno 2 miejsce — E. Makula i dwa 3: J. Popiel i A. Witek).

LIPIEC 1960. W 550 rocznicę bitwy pod Grunwaldem odbyła się nad polami grunwaldzkimi wspaniała rewia ok. 150 maszyn naszego lotnictwa wojskowego, w której piloci wojskowi zademonstrowali m. in. przeszło 200-tysięcznej publiczności słynną już taflę-szachownicę uzupełnioną biało-czerwonymi smugami dymów.

TADEUSZ KUBIAK

MARSZ LOTNIKÓW

1. Nas nie ustraszy błyskawic łuna,
Nas nie ustraszy mściwy grom.
To my będziemy jak grot pioruna,
Gdyby wróg sięgnął po nasz dom.

Bądź gotów
Do lotu,
Żołnierzu przestworza,
Choć niebo czasami tak mgliste.
Bądź gotów
Do lotu,
Nad rzeki i morza
Poniosą cię skrzydła srebrzyste.

2. Nam dzisiaj biało-czerwone skrzydła
U ramion rosną pośród gwiazd,
By w cieniu skrzydeł tych wieś zakwitła
I rosły białe mury miast.

Bądź gotów...

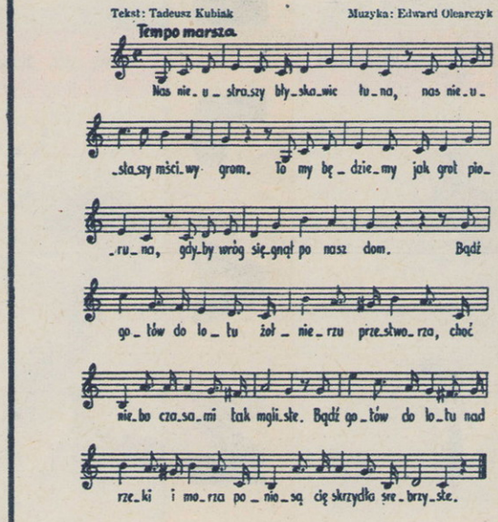
3. Niech ziemi szumi pszenicy złoto
I miastom łoskot fabryk gra,
Gdy polskie serce i polski motor
Na straży granic czujnie trwa.

Bądź gotów...

4. Za wolność ludów, za ich braterstwo
Oddamy każdą kroplę krwi.
Niech skrzydła nasze niosą zwycięstwo
Idącej sławie nowych dni.

Bądź gotów...

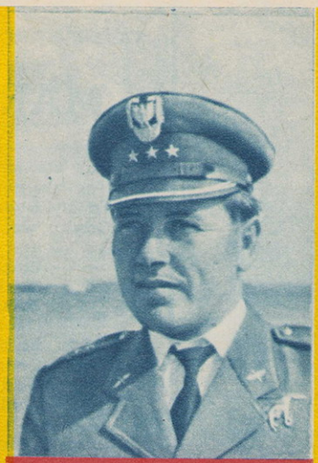
Tekst: Tadeusz Kubiak — Muzyka: Edward Olearczyk



W centralnym porcie lotniczym na Okęciu.

NAJLEPSZA DZIEWIĄTKA

Kpt. pil. Jerzy Zych



Por. pil. Bolesław Sokołowski

Por. pil. Edward Nachman

Por. pil. Ryszard Gacek

Ppor. pil. Roman Kębrowski

Kpt. pil. Tadeusz Orlewski

Kpt. pil. Tadeusz Skoczylas

Por. pil. Tadeusz Drzewowski

Por. pil. Eugeniusz Owsianik

JUŻ o nich mówiono niejednokrotnie i pisano sporo. Komunikaty Polskiej Agencji Prasowej rozniosły po całej Polsce wieść, że zespół kpt. pil. Jerzego Zycha zajął w zawodach wojsk lotniczych roku 1960 pierwsze miejsce. Na zwycięzców oczekiwali najbliżsi stojąc obok budynku portu lotniczego. Gdy się okazało, że tego dnia piloci nie wrócą, martwili się serdecznie, że zwiędną przygotowane dla nich kwiaty.

Lecz kwiaty nie zwiędły w ciągu jednej nocy. Następnego dnia rano były równie świeże i pachnące. Orkiestra grała marsza, silniki dziewięciu lądujących maszyn nie mogły dostroić się do melodii.

— To była najmilsza chwila — wspomina kpt. Jerzy Zych. — Te kwiaty bardzo długo będę pamiętał, no bo, proszę zrozumieć, dotychczas ja żonie kupowałem, a teraz ona kupiła dla mnie i przyniosła na lotnisko.

Wszyscy z dziewiątki są żonaci, wszyscy dostali kwiaty. Oprócz tego były kwiaty od przewodniczącego Powiatowej Rady Narodowej i sekretarza komitetu partyjnego PZPR, a nawet od dowództwa związku taktycznego, choć to może nie bardzo po wojskowemu. Ale za to bardzo po przyjacielsku i przyjemnie.

Tak więc mistrzowie powrócili do swego oddziału z pompą, z szumem, z radością. Bo i był powód do radości, tym bardziej, że akurat zaczynało się lato, a z nim urlop. Któż mógł przewidzieć, że lato będzie tak paskudne?

— Cie choroba! Szukałem pogody po całej Polsce. Najpierw na południu, w górach. Leje. Wyniosłem się nad morze — nie pomaga, pojechałem do centrum Polski — jak wyżej. A tu urlop coraz krótszy i do roboty trzeba wracać, nie zaznawszy słońca.

— Nie zaznawszy słońca? A skąd ta opalenizna?

— Z lotniska. Teraz parę dni poświeciło. To nie urlopowa opalenizna.

Zresztą teraz, gdy przywykło się do tytułu mistrzowskiego, mniej jest powodów do szczególnej radości. Chyba że...

Chyba, że poleci się w nocy nad poligon, rozświetli ziemię i pośle się bomby celne. Wtedy jest radość z dobrze wykonanego zadania. Radość tym większa, im zadanie trudniejsze.

To zadanie było właśnie trudne. Pogoda nie dopisała, jak zwykle w tym roku, i światło bomb oświetleniowych obrzydliwie rozmazywało się we mgle. Trzeba było dobrze wysilić wzrok, żeby cośkolwiek zobaczyć na dole.

Zresztą żaden z nich nie był pewien swojego bombardowania, aż do chwili gdy odezwał się na stanowisku dowodzenia telefon. Oficer z poligonu zawiadamiał bardzo lakonicznie:

— W porządku. Wyniki dobre.

Pozostało tylko czekać na jego powrót, żeby wszystko rozpatrzyć szczegółowo i dowiedzieć się jakie były odległości upadku bomb od środka celu.

— Byłoby trochę krępujące, gdyby taki zespół jak wasz nie wykonał bombardowania.

— Krępujące to może nie — mówi kpt. Zych. — Zadanie było rzeczywiście trudne, to prawda, nieprzyjemnie byłoby trochę, ale zdarza się w najlepszej rodzinie, że coś się nie uda.

— Niewiele dzieje się u nas — mówi por. Drzewowski. — Ta pogoda... Proszę, znów deszcz!

Krople dzwonią o szyby, zacina wiatr. Warunki poniżej minimalnych i na lotnisko wyjść nie można. Ale meteorolog twierdzi, że już jutro pułap podniesie się nieco. Można będzie latać. Prawdę mówiąc to potrzebne są chmury. Trzeba odnowić nawyki, które tak łatwo utracić, w ciągu miesiąca urlopowego odpoczynku, trzeba powtórzyć trochę ćwiczeń objętych programem zanim wystartuje się w nocy.

Pięciu z nich posiada pierwszą klasę, czterech drugą. Ale tych czterech posiada już dostateczną ilość godzin lotu w nocy w trudnych warunkach atmosferycznych, odbyło już dostateczną ilość ćwiczeń, aby przystąpić do egzaminu, który przynieść ma upragnioną, najwyższą klasę. To już formalność.

— Formalność? No, no — wątpi ppor. Kębrowski. — Niezupełnie formalność. Wezmą człowieka, zaczną maglować na wszystkie strony. I teoria lotu, i nawigacja, i łączność, i co tylko chcesz. A nie odpowiesz — przepadło. Możesz być nie wiadomo jakim orłem, dziesięć razy możesz być członkiem mistrzowskiego zespołu i wszystko na nic.

— Przygotowujemy się tak, żeby wszystko zdać. Nawet sygnały radiowe, te cholerne ti-ti-ta! Trenować trzeba i trenować.

Więc trenują mistrzowie i przeliczają kursy, uczą się wzorów i kombinują, jaki jest rozkład sił na skrzydle samolotu w czasie korkociągu, aby do następnych mistrzostw wszyscy członkowie zespołu wystartowali z pierwszą klasą.

MEDARD KRZYCKI

RYSZARD NIESZPOREK

— nie jest działaczem, ani znawcą lotnictwa. Nie posiada tradycji lotniczych jego rodzina. Jego synek marzy wprawdzie o tym, by latać na odrzutowcach, lecz fakt ten nie ma na razie większego znaczenia. Ryszard Nieszporek jest, jeśli chodzi o lotnictwo, po prostu jednym z widzów. I dlatego, że jest jednym z widzów, poprosiliśmy go o wypowiedź. Ale nie tylko dlatego. Ryszard Nieszporek jest bowiem przewodniczącym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach, gospodarzem Śląska. I zrobił dla lotnictwa, szczególnie oczywiście na Śląsku, bardzo wiele dobrego. Ryszard Nieszporek jest górnikiem. I...

— Mam do lotników słabość — mówi. — Może dlatego, że te dwa stany czy też zawody — górniczy i lotniczy — są podobnie niebezpieczne, emocjonujące i piękne. Przy różnych okazjach, na Śląsku i gdzie indziej, zdarza mi się oglądać pokazy lotnicze. Oglądać — to zbyt małe słowo. Właściwsze byłoby — podziwiać. A dla ich autorów i bohaterów mam dużo, dużo uznania. Wiem, że podziw ten i uznanie podziela ze mną społeczeństwo, klasa robotnicza Śląska. Tak więc wsparcie, którego udzielamy lotnictwu, zarówno sportowemu jak i wojskowemu, jest niczym więcej jak tylko formą podzięki za przeżyte już i przyszłe emocje i wzruszenia, tak rzadkie i cenne w naszym twardym życiu. A w przypadku lotnictwa wojskowego jest to wsparcie również, a raczej przede wszystkim — formą podzięki za bezpieczeństwo, za spokój.

— A nie przeszkadza Panu — w pracy lub odpoczynku — świst odbywających swe loty ćwiczebne odrzutowców?

— Absolutnie. My na Śląsku przyzwyczajeni jesteśmy do hałasów.

— W jednostce lotniczej, w której gościł Pan niedawno, wspominają Pana bardzo gorąco. I raz jeszcze, za naszym pośrednictwem, dziękują: za „pokój wypoczynku pilotów", za telewizory, szkołę, światło, drogi, zieleń...

— Należałoby jeszcze posłać im kilka wagonów torfu, dla polepszenia tamtejszej piaszczystej gleby. Wtedy i zieleń przyjmie się łatwiej. Duża rzecz — zieleń...

(Tu kilka słów o hobby Ryszarda Nieszporka. Jest nim właśnie zieleń. Lubi on poza tym polować, łowić ryby, jeść jarzyny. I nie ma nic przeciwko temu, żeby śląskie dziewczęta wychodziły za lotników.)

— W jednostce, o której mówiliśmy, jest Pan znowu oczekiwany.

— Tak, obiecałem wygłosić tam pogadankę.

— O czym?

— Nie wiem jeszcze. To oni mają zdecydować o czym chcą i o czym mogliby usłyszeć ode mnie.

— A co Pan sądzi o kontaktach lotników z załogami zakładów pracy?

— Niech je zacieśniają, niech je zacieśniają ze wszystkich sił. Lotnicy są lubiani i cenieni. Niech więc Śląsk będzie ich domem, jego mieszkańcy — rodziną. Czy lotnicy też tak to odczuwają?

— Z całą pewnością. Dziękuję Panu przewodniczącemu za tę wypowiedź.

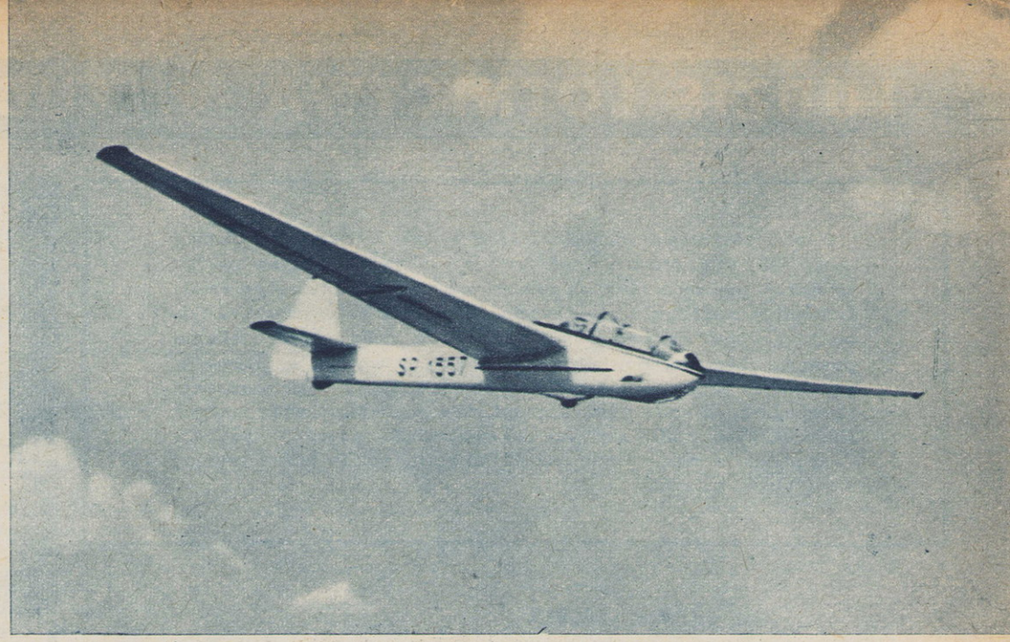
— Pieruna! I warto było przyjeżdżać po to z Warszawy?

— Warto było.

Rozmowę przeprowadził B. JAGIELSKI

P.S. Przewodniczący WRN w Katowicach Ryszard Nieszporek nie jest ze swymi sympatiami dla lotnictwa odosobniony na Śląsku. Złotymi zgłoskami w kronice współczesnego lotnictwa śląskiego należałoby zapisać również takie nazwiska jak tow. Edwarda Gierka — I sekretarza KW PZPR w Katowicach, posła na sejm, tow. Raczyńskiego — sekretarza KM PZPR, tow. tow. Grudnia, Stefańskiego oraz ob. Wojdana — przewodniczącego PMRN. Wszyscy oni i wielu innych walnie przyczyniają się do rozwoju lotnictwa sportowego i do stworzenia jak najlepszych warunków życia lotnikom wojskowym.

Przewodniczący WRN w Katowicach Ryszard Nieszporek w otoczeniu oficerów lotnictwa wojskowego i przedstawicieli śląskich zakładów na płycie lotniska.



„Bocian" na śląskim niebie.

W AEROKLUBIE ŚLĄSKIM

KILKA godzin jazdy koleją i oto znajdujemy się w stolicy Górnego Śląska. O numerze telefonu Aeroklubu Śląskiego panienka z „03" informuje natychmiast, z pamięci. Prezesa Aeroklubu — ob. Michniewskiego łapiemy pod numerem „36701" w Zarządzie Zaopatrzenia Hutnictwa.

— Czy po pracy wybiera się pan przypadkiem na lotnisko? — pytamy.

— Przypadkiem? — w głosie prezesa Michniewskiego słychać wyrzut — Panie kolego...

Lotnisko ożywia się po południu. Raz po raz startują CSS-y ciągnąc na holu szybowce. Te gubią potem linkę, krążą nad lotniskiem, nad miastem najeżonym kominami.

— Żyjemy planami zupełnie jak w kopalni czy hucie — mówi prezes Michniewski. — Dziennie odbywa się 100—115 ciągów szybowcowych. Instruktorzy mają wiele roboty. Nie spodziewali się wyruszając swego czasu do szkół z pogadankami o lotnictwie, że po formularze zgłoszeń wyciągnie się sześćset młodych rąk. Sześćsetosobowa armia zapaleńców lotnictwa została wprawdzie zdziesiątkowana w czasie badań lekarskich we Wrocławiu. Nie pomogły zaklęcia, łzy... Chodziło bowiem o wytypowanie kandydatów do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, a więc najzdrowszych z najzdrowszych. Zostało ich sześćdziesięciu kilku. Aktualnie szkolimy dwudziestu... wybrańców niebios.

Z płyty lotniska wystartował „Zlin". Wzbił się w górę. Wykonał kilka przewrotów. Okrążył lotnisko. Przeszedł na lot plecowy.

— A to już osobny rozdział — informuje prezes. — To trening jednego z pięciu kandydatów do udziału w mistrzostwach świata w akrobacji powietrznej. Ćwiczy jeden z tej piątki, szef wyszkolenia naszego Aeroklubu — **Zbigniew Wróblewski.**

A oto ściskam rękę **Jana Filusa** — instruktora spadochronowego Aeroklubu. Kiedyś szarpnięcie spadochronu wyrwało mu obojczyki. Nieprzytomnego odwieziono do szpitala. Przeszedł długie, uciążliwe leczenie. Serce pozostało wierne lotnictwu. Uśmiechnięty zjawił się na lotnisku.

Ludzie lotnictwa... Ob. Michniewski jest „tylko" prezesem, a **Zygmunt Dubicki** „tylko" kierownikiem Aeroklubu. Pokażcie mi jednak większego entuzjastę lotnictwa, człowieka, który ma dlań więcej serca niż pierwszy z nich — dawny przyjaciel Burzyńskiego, pokażcie mi lepszego znawcę prawa lotniczego i energiczniejszego kierownika niż mgr Z. Dubicki!

Albo st. mechanik Aeroklubu — **Zbigniew Michalik z** rękami w dniach uroczystych pokazów zakasanymi aż po łokcie. Ciągle zajęty, ciągle pracuje.

Bowiem zainteresowanie lotnictwem na Śląsku jest olbrzymie. Ludziska wprost łakną pokazów lotniczych. Lecz są przy tym bardzo wymagający.

— Chcemy poza tym bardziej niż dotychczas służyć społeczeństwu na codzień — mówi ob. Michniewski. — Nosimy się z planami uruchomienia regularnej (na miarę potrzeb) komunikacji lotniczej na maszynach sportowych między Katowicami a innymi większymi miastami zarówno Polski jak i — być może — krajów sąsiadujących z nami. Upatrzyliśmy już sobie odpowiednią do tych celów maszynę — jest nią czechosłowacki samolot sportowy „Morava".

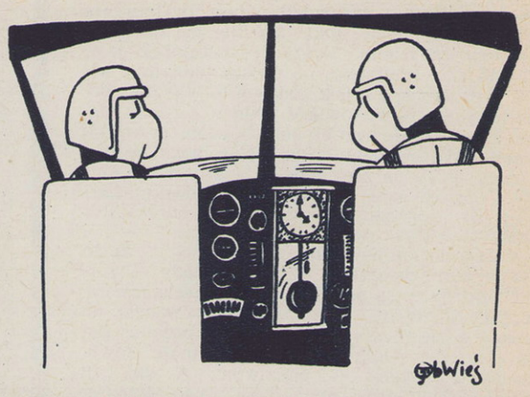
Z radością ujrzelibyśmy w naszym majątku śmigłowiec, którego przydatność we wszelkiego rodzaju akcjach np. ratowniczych jest — jak wiadomo — imponująca. Wszystko to są na razie marzenia, plany... uśmiecha się prezes Michniewski.

A potem słucham o planach najbliższych. A więc — doroczne zawody modelarskie o memoriał Żwirki i Wigury, zorganizowane wspólnie z hutą „Kościuszko" przy wydatnym poparciu wiceministra górnictwa Karola Fabrisa i naczelnego inżyniera huty — Stanisława Szafrańskiego. Do Węgier wybierają się z rewizytą szybownicy. Skoczkowie spadochronowi przygotowują się do zawodów międzynarodowych Katowice—Ostrava. (Niedawno startował z Ostravy do swego szóstego w tym roku przelotu balon „Katowice", wzbudzając wśród braci Czechów olbrzymie zainteresowanie). I wreszcie na wielkie pokazy samolotowe w Katowicach przyleci z CSSR jedenaście maszyn.

Będzie na co popatrzeć.

B. JAGIELSKI

O ludziach naszego lotnictwa można by pisać setkami całe monografie. Ich życie, praca i działalność w lotnictwie to wierna kronika wydarzeń, pięknego rozwoju, sukcesów i zwycięstw lotnictwa Polski Ludowej w minionym szesnastoleciu. Nie sposób tu wymienić, a tym bardziej opisać wszystkich tych, którzy swą cichą zwykle i ofiarną pracą na ziemi i w powietrzu, w sporcie i w wojsku, w przemyśle, placówkach naukowo-badawczych, komunikacji, w służbie zdrowia i gospodarki narodowej pracują nad rozwojem i dla chwały naszych skrzydeł. Wielu z nich zapewne już spotkaliście, innych — być może — spotkacie w czasie tegorocznych Dni Lotnictwa. Tu przedstawiamy Wam tylko niektórych.



Kpt. pil. REMI KALETA

KIEDYŚ po lotach, gdy we czterech wsiedli do autobusu, który odwiezć ich miał na odpoczynek, jeden z pilotów zażądał, aby kierowca wyszedł na chwilę przejść się.

— Dlaczego? — spytał Kaleta.

— Bo mamy we trzech coś do powiedzenia obywatelowi kapitanowi.

Nie krępując się mówili o tym, że „na górce" idąc do przewrotu prowadzący odwrócił maszynę zbyt wcześnie i uznawszy, że wysokość jest jeszcze za mała trzymał ich „cośkolwiek za długo" opartych głowami o wiatrochrony, w pozycji ciut-ciut niewygodnej.

— Jak można stwarzać człowiekowi taką sytuację?! — oburzali się.

Racja była bezsprzecznie po ich stronie i dowódca kpt. Remi Kaleta musiał przełknąć tę gorzką pigułkę. Zresztą pigułka nie była chyba zbyt gorzka, bo Kaleta wbrew oczekiwaniom wyraźnie się ucieszył.

— Dobrze — powiedział. — Dobrze, że w naszym zespole nie ma ludzi ślepych, głuchych... W naszym zawodzie należy sprawy stawiać otwarcie, choćby nie było to przyjemne. A z tym kierowcą, to się wygłupiłeś. Nie potrzebuję autorytetu zbudowanego wbrew logice. Nie chcę uchodzić za anioła, bo aniołem nie jestem. I wcale się tego nie wstydzę, że moi podwładni dostrzegli u mnie jakiś błąd.

— Trudno nie dostrzec, wisząc do góry nogami, że taka pozycja jest trochę nienormalna!

— O, bratku! Poczekaj. Pokażę ci, że i takie pozycje bywają w lotnictwie normalne. Samolot jest jak żyroskop, obraca się we wszystkich płaszczyznach. Tylko musi obracać się tak, jak życzy sobie tego pilot.

★

Kpt. Remi Kaleta jest zawsze jednakowy. Rozmawiając z nim odnosi się wrażenie, że trzyma w ręku mikrofon kierownika lotów. Słowa wymawia wyraźnie, ostro, przyzwyczajony do tego, że fale radiowe zniekształcają głos. A jemu zależy na tym, żeby wszystko co mówi było zrozumiałe i jasne. Oto jeden z nawyków czysto lotniczych.

I gdy czasem zdarza się, że Kaleta lądując na obcym lotnisku podaje swój kryptonim,

jego byli uczniowie znajdujący się na stanowisku dowodzenia wiedzą: leci ich instruktor.

— Za pięć minut jestem u was. Podajcie warunki lądowania.

Czekają na starcie byli uczniowie na swego instruktora, który nie tylko nauczył ich latania, lecz także wzniecił entuzjazm dla lotnictwa i własnym przykładem wskazał prawidłową drogę. Jest znanym pilotem i ma swoje plany na przyszłość.

Na pewno usłyszymy o nim jeszcze nie raz.

(b. k.)

STANISŁAW ACKERMAN

STANISŁAW Ackerman rozpoczyna karierę lotniczą od szybownictwa i uzyskuje w tej dziedzinie szereg dobrych wyników. Między innymi już w 1951 roku jest posiadaczem złotej odznaki z dwoma diamentami. W następnych latach zdobywa doświadczenia i uprawnienia pilota samolotowego. Pierwszy raz, jeszcze jako junior, startuje na zawodach samolotowych w roku 1957.

W tym okresie wiąże się też pracą zawodową z lotnictwem, pełniąc funkcję instruktora samolotowego w Aeroklubie Kujawskim.

Największy sukces odniósł w bieżącym roku na I Samolotowych Mistrzostwach Polski w Akrobacji. Zdecydowanie wyprzedził wszystkich konkurentów, a jego wiązanka figur dowolnych spotkała się ze szczególnym uznaniem.

Ogółem Stanisław Ackerman ma w swym dzienniku lotów odnotowane ponad 2 000 godzin lotów, z czego większość na samolotach.

Ponad 38000 km w 50 dni

TO nie kolejny komunikat o wystrzeleniu nowego sputnika, ani rewelacja z dziedziny lotów pozaziemskich. Tymi liczbami znaczony jest dzień powszedni stewardess PLL „LOT" — „uroczych gospodyń nieba" — jak mówią o nich ciepło pasażerowie. W zawrotnym tempie, narzuconym przez pełnię sezonu turystycznego, goszczą one wraz z załogą i samolotem, coraz to w innej stolicy europejskiej. Londyn i Moskwa, Paryż i Amsterdam, Bruksela, Wilno, Kopenhaga, Zurich, Wiedeń, Rzym, Budapeszt, Sofia, Bukareszt, Praga, Ateny i Belgrad — zjawiają się na zmianę pod skrzydłem samolotu. Istny kalejdoskop barwnych krajobrazów, klimatów, stylów i budowli. Odloty i przyloty. Każdy rejs to inni pasażerowie, inne twarze — tylko ta sama o nich troska i dbałość, uśmiech, pomoc i gest życzliwy stewardessy.

Czy jest to praca atrakcyjna?

— O tak. Lubię ją bardzo — mówi pani Maria Ostaszewska, która z końcem czerwca br. zmieniła sukienkę na obcisły i zgrabny kostium stewardessy. Od tego czasu p. Ostaszewska przebyła w powietrzu 38 000 km.

— Jak to się stało, że została pani stewardessą?

— Nigdy bym na ten pomysł nie wpadła gdyby nie... dziekanat mojej uczelni. Studiowałam na wydziale dyplomatyczno-konsularnym w Szkole Głównej Służby Zagranicznej, kiedy powiedziano mi, że PLL „LOT" zwróciły się do uczelni o kandydatów. No i jestem tu — śmieje się pani Maria znad filiżanki kawy.

— Czy pani pochodzi z Warszawy?

— Nie z Sosnowca, mieszkam w Domu Akademickim na Kopińskiej z koleżanką studentką w jednym pokoju. Przygotowuję się właśnie do egzaminu magisterskiego w jesieni.

— To jest pani chyba ciężko pogodzić studia i pracę?

— Przyznaję, że nie jest to łatwe. Często jestem zmęczona. Pan rozumie, bez przerwy właściwie z powietrzu, z krótkim na ogół postojem gdzieś na lotnisku kopenhaskim, paryskim czy innym. A stewardessa przecież nie powinna być zmęczona — prawda?

Potakuję.

Megafon przerywa rozmowę. Drobna, rudowłosa rozmówczyni żegna mnie miłym uśmiechem spieszące do swoich pasażerów. Życzę jej pomyślnych wiatrów. Ma w tej chwili buzię pogodną i wypoczętą — jest jeszcze przecież rano.

l. ż.

MILIONER W MUNDURZE

BYŁO to jesienią ubiegłego roku. Któregoś dnia na biurku redakcyjnym zadzwonił telefon. Podniosłem słuchawkę. Przekazywano nam ciekawą wiadomość.

— Mamy milionera! — mówił pełnym przejęcia głosem jeden ze znanych mi oficerów.

— Milionera, raczycie chyba żartować?

— Ależ tak. Jest nim ppłk Władysław MINIACH, pilot I klasy. Właśnie dziś pułkownik dokładnie obliczył, iż w jego książce lotów zapisano już 1 078 300... kilometrów przebytych w powietrzu.

A zatem — wywiadzik:

— Prosimy o kilka szczegółów z życia.

— Mam 40 lat, z tego 16 w wojsku. Zanim zostałem lotnikiem byłem najpierw przeciwlotnikiem. Od chwili ukończenia Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie nie zdradziłem lotnictwa transportowego.

— Co oznaczają te baretki na piersi pułkownika?

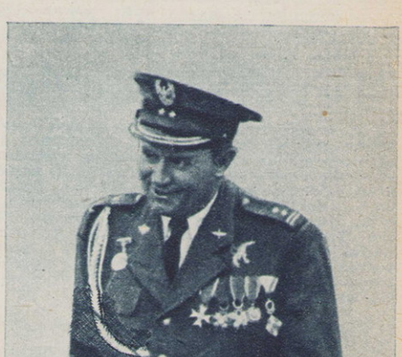
— Kawalerski Krzyż Odrodzenia Polski, Złoty i Srebrny Krzyż Zasługi, odznaczenie Bułgarskiej Republiki Ludowej oraz medale pamiątkowe.

— W jaki sposób obliczył pułkownik drogę przebytą w powietrzu?

— Bardzo prosto. Ilość godzin „przelatanych" na samolotach Il-12 i Il-14 oraz Li-2 i C-47 pomnożyłem przez przeciętną szybkość osiąganą przez te samoloty, uwzględniając czas potrzebny na obloty i kręgi. Wypadł iloczyn równający się ilości przebytych kilometrów w powietrzu. Łącznie byłem w powietrzu blisko pół roku.

— Jakie zadanie wykonuje załoga pułkownika?

— Na pokładzie naszego statku przewoziliśmy wiele znakomitych i znanych w całym świecie osobistości, jak np. tow. Chruszczowa, Dymitrowa, Ho-Szi-Minha, Sukarno, Fr. Joliot-Curie i innych.



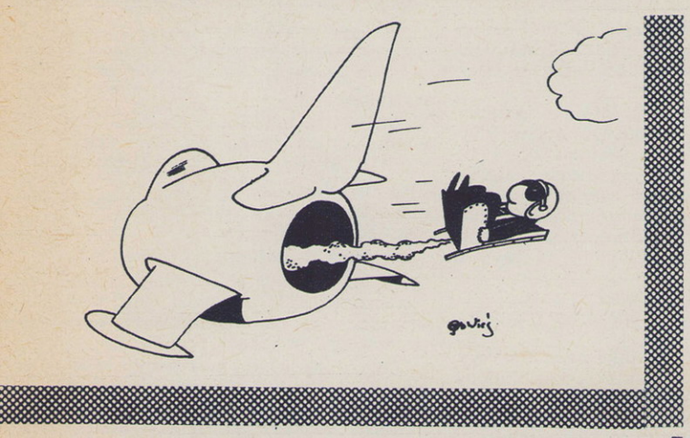
Ppłk Władysław Miniach

— Pułkownik odwiedził zapewne wiele państw i wiele stolic świata. Jakie wywiózł z nich wrażenia?

— Lądowałem w portach lotniczych Związku Radzieckiego, Chińskiej Republiki Ludowej, Francji, Bułgarii, Szwecji i in. Stąpałem nogami po terytorium 19 krajów. Najciekawszym z odwiedzonych dotychczas jest dla mnie Chińska Republika Ludowa. Najpiękniejszymi miastami — Paryż i Leningrad.

Dziękujemy.

(k. s.)



EDWARD MAKULA

EDWARD Makula — szybowcowy wicemistrz świata w klasie otwartej, rozpoczął szkolenie lotnicze w 1946 roku. Począwszy od 1951 roku startuje we wszystkich mistrzostwach Polski, zajmując czołowe miejsca, Odnosi też liczne sukcesy w konkurencji międzynarodowej. W 1954 r. w Lesznie zwycięża w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych. Dwa lata później zostaje wicemistrzem Jugosławii. Na mistrzostwach szybowcowych świata w Lesznie w 1958 r. startując w klasie otwartej na szybowcu „Jaskółka Z" zajmuje piąte miejsce. Ukoronowaniem osiągnięć sportowych w szybownictwie Edwarda Makuli były tegoroczne mistrzostwa świata w Kolonii, na których do zwycięstwa zabrakło mu odrobiny szczęścia i... 23 punktów. A przecież wygrał cztery z sześciu konkurencji!

Edward Makula ukończył studia wyższe i jest obecnie magistrem inżynierem mechanikiem i wykładowcą w Technikum Energetycznym w Bytomiu.

Trenuje w Aeroklubie Śląskim. Ogółem, łącznie z samolotami, spędził w powietrzu 1 800 godzin.

ZDZISŁAW SZWEDZIUK

KAPITAN pilot Zdzisław Szwedziuk jest nie tylko czołowym sportowcem w spadochroniarstwie, ale także działaczem lotniczym. Obecnie pełni on funkcję szefa wydziału spadochronowego Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Jako pierwszy skoczek w Polsce wykonał 1 000 skoków ze spadochronem, dziś ma ich już blisko 1 250. Dwukrotnie w Moskwie i Sofii reprezentował Polskę na Spadochronowych Mistrzostwach Świata.

Jest on mistrzem sportu, wieloletnim członkiem Spadochronowej Kadry Narodowej, wychowawcą i instruktorem wielu skoczków.

ADAM WITEK

ADAM Witek — szybowcowy II wicemistrz świata w klasie standard, pierwsze swoje loty wykonał w 1946 roku. Dziś ma na swoim koncie 2 200 godzin wylatanych na szybowcach i 550 na samolotach. Od 1951 r. Adam Witek startował we wszystkich mistrzostwach Polski, zawsze zajmując czołowe miejsce.

W 1958 r. w Lesznie zdobył tytuł szybowcowego mistrza świata w kategorii standard, startując na szybowcu „Mucha Standard". W tym samym roku uzupełnił ostatnim warunkiem Diamentową Odznakę.

Na tegorocznych Mistrzostwach Świata w Kolonii Adam Witek wygrał cztery z sześciu konkurencji, a w dwóch uzyskał pełny sukces, mając na szybowcu klasy standard wyniki lepsze od klasy otwartej.

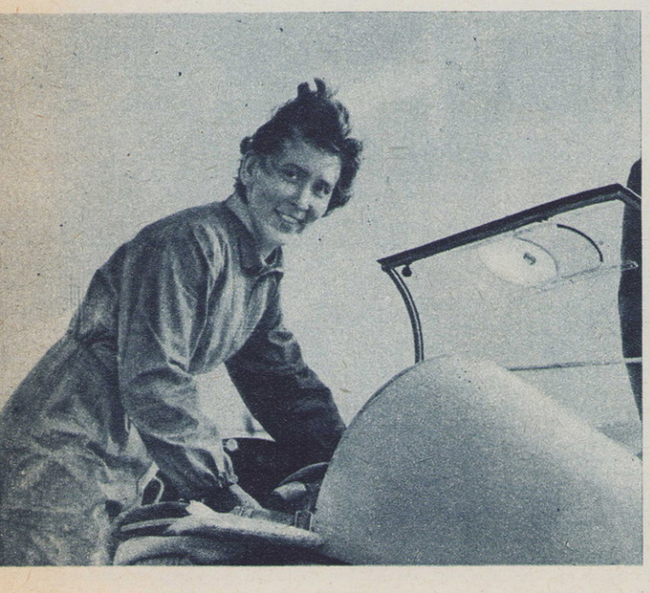
Z zawodu ekonomista, zatrudniony jest w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jeżowie.

PELAGIA MAJEWSKA

WSZYSTKIE przymiotniki i to w najwyższym stopniu zostały już użyte dla określenia osiągnięć Pelagii Majewskiej w szybownictwie. Posiada ona Diamentową Odznakę Szybowcową i pierwszy w Polsce medal im. Czesława Tańskiego, przyznawany corocznie najlepszym pilotom szybowcowym. Ale sprawą zupełnie bez precedensu jest uzyskanie przez nią dziesięciu (!) wyników wyższych od rekordu świata, z których część jest aktualnie w tabeli najlepszych rezultatów światowych.

W bieżącym roku dwukrotnie już Pelagia Majewska poprawiła rekord świata na trasie trójkąta 300 km. Pierwszy raz uzyskała w czerwcu na „Libelli Standard" prędkość 53,08 km/h w czasie mistrzostw NRD, na których zajęła szóste miejsce. Powtórnie, już w lipcu, przeleciała trójkąt 300 km (Leszno — Mirosławice — Leszno) na „Foce" z prędkością 63,27 km/h.

Od szeregu lat Pelagia Majewska jest członkiem Szybowcowej Kadry Narodowej.



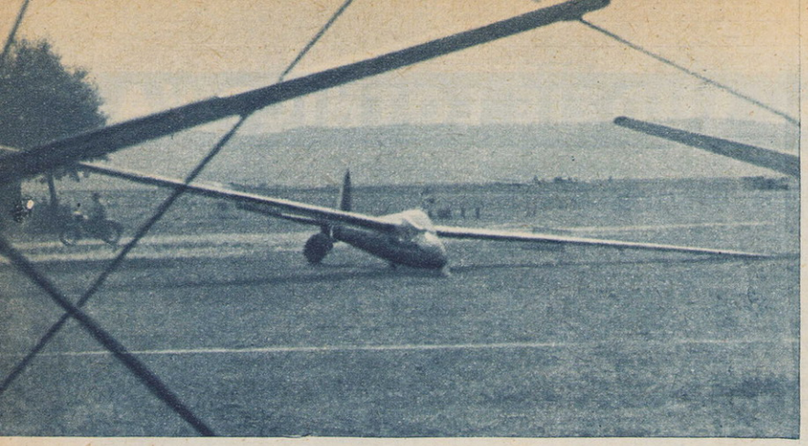
JERZY POPIEL

JERZY Popiel — szybowcowy II wicemistrz świata w klasie otwartej. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1948 roku i dotychczas na szybowcach wylatał 1 800 godzin, a na samolotach 700.

Dwukrotnie w latach 1953 i 1959 zdobył tytuł szybowcowego mistrza Polski. Przez wiele lat do Jerzego Popiela należał rekord świata w przelocie docelowym na szybowcu dwumiejscowym (541 km).

Reprezentował kilkakrotnie Polskę za granicą, m. in. w Czechosłowacji, Węgrzech i Chinach. Od 1953 r. posiada Diamentową Odznakę Szybowcową.

Z zawodu inżynier lotniczy, pracuje w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Jeżowie jako szef techniczny. Ma 27 lat.



Z lewej: Widok z kabiny samolotu holującego: „Mucha" stoi jeszcze koło hangaru, lecz już dziś pierwsi junacy zasiądą za jej sterami.

Na obozie LPW

Pilot GOTÓW...

POMARAŃCZOWA „Czapla" zadziera nos do góry. Czuję na dłoni lekki ucisk drążka sterowego. Pniemy się coraz wyżej, a pod nami gwiżdże stalowa linka wyciągarki. Tego gwizdu w kabinie już nie słychać. Czekam na chwilę, kiedy po wyrównaniu lotu szarpnąć będę musiał czerwoną rączkę. Tak uwolnię „Czaplę" od liny holowniczej.

Już! Metaliczny trzask zamka, spojrzenie na horyzont, aby stwierdzić czy lot jest prawidłowy, i skręt. Teraz dopiero, gdy „Czapla" przechyla się w prawo, widzę brunatną plamę lotniska. Dlaczego taki dziwny ma ono kolor? Ależ tak. Przecież nasze lotnisko jest całe niemal pokryte niskim i wypalonym przez słońce wrzosem. Kilka szybowców leżących przy strzale, która oznacza miejsce lądowania (jak litera „T" oznacza miejsce lądowania samolotów). Strzała odróżnia start szybowcowy od samolotowego.

Tuż za moimi plecami w drugiej kabinie „Czapli" siedzi instruktor szybowcowy Wiesław Moczulski. W kabinie szybowca nie siedziałem już trzynaście lat i sam pewnie nie dałbym sobie rady z „Czaplą". Czuję na sterach poprawki instruktora, gdy wyprowadzam ze skrętu, gdy kładę maszynę w następny skręt, tym razem w lewo.

— Proszę energiczniej! — grzecznie zwraca uwagę instruktor. — Szybkość ma być 65.

Spojrzenie na szybkościomierz. Oddaję drążek od siebie.

— Teraz dobrze.

Och, tak! Naprawdę dobrze. Nie tylko dobrze! Rozkosznie. Nie ma w tej chwili żadnych trosk, cała uwaga skupiona na tym, by „Czapla" nie robiła żadnych „kawałów". Lot sprawia, że zapominam o przerwie trzynastu lat. Jestem znów jednym z tych młodych chłopców, którzy oczekują na nasze lądowanie, jednym z tych, którzy po kolei będą wchodzić do kabiny szybowca. Jestem wśród nich najmniej zdolnym uczniem. Ze mną leci jeszcze instruktor, z nimi już nie musi. Oni latają samodzielnie. Nie tylko na „Czapli". Czekają na starcie „Sroka" i „Mucha". Dziś przesiądą się na te doskonalsze typy.

Lądujemy. Hamulce wyrzucone ze skrzydeł rozrywają brutalnie powietrze. Opadamy ku wyłożonej strzale, przeskakujemy przez wydeptaną na lotnisku drogę i już szybowiec kładzie się skrzydłem na brunatne wrzosy.

Zjawia się przy nas kilku chłopców. Otwierają kabinę z pośpiechem. Każda minuta ma dla nich zasadnicze znaczenie. Bo lot na szybowcu trwa krótko. Tylko jeden krąg. Tylko jeden krąg, a ileż wzruszeń, ileż radości i... niebezpieczeństw! Pilot myli start i siada tam, gdzie rozwinęła się inna grupa pod okiem innego instruktora; drugi przy lądowaniu zadziera nos „Czapli" niebezpiecznie i przepada. Miał to być ostatni lot na „Czapli"; następny to już „Sroka".

Pierwszy na „Sroce" leci Cichocki. Instruktor przerywa rozmowę ze mną i idzie do szybowca. Uwagi dla pilota. „Sroka" zachowuje się inaczej w powietrzu niż „Czapla".

Cichocki już siedzi w kabinie. Dokładnie zapiął pasy, sprawdził działanie sterów, lecz instruktor każe mu wysiąść. Zajmuje jego miejsce.

Co się stało?

Spojrzenie na szybkościomierz. Strzałka nie leży na zielonej kropce. Wskazania w czasie lotu mogą zmylić ucznia. Dlatego instruktor dokona oblotu. Jego ostrzeżenie potrzebne jest temu młodemu chłopcu.

Grupa, którą szkoli Wiesław Moczulski, jest niewielka i dlatego pracy na starcie jest sporo. Nie próżnuje nikt. Zresztą nie trzeba nikogo do pracy zachęcać. Ładna jest ta sprawność i ten zapał, ta dyscyplina wśród junaków Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Zresztą oni sami spodziewali się ostrzejszej dyscypliny, nie „harcerskiej" jak określają tę, która jest, lecz wojskowej. Nie wiedzą jeszcze, jak trudna i ciężka jest dyscyplina wojskowa.

Ale nie boją się jej. Gdy rozmawiam z nimi okazuje się, że wszyscy zdecydowani są podźwignąć ją. Oczywiście za dwa lata dopiero, po maturze, gdy skończą wyższy stopień szkolenia LPW. Na razie wszyscy są zdecydowani co do tego, że zostaną pilotami wojskowymi, jak ten, który przyleciał nad szybowisko w Lęborku na odrzutowcu, wywinął kilka pętli i odleciał beczką.

Kiedyś byli na lotnisku wojskowym. Chcieli zobaczyć nocne loty, a tymczasem gdy przyjechali — lunął deszcz. Nie rozwinięto startu. Pokazano im tylko samoloty, pozwolono usiąść w kabinie, popatrzeć na tablicę przyrządów pokładowych. Niektórym zakręciło się od tego w głowie.

— To jest dopiero maszyna! To nie „Czapla", poczciwe i potulne stworzenie!

Ale dobry jest taki zawrót głowy. Mówił mi jeden z tych chłopców w wolnej chwili, że chciał pójść albo do OSL albo na jakąś politechnikę. Ale ponieważ to jest właściwie to samo — woli latać.

Powiedziałem mu, że to wcale nie jest to samo. Zdziwił się. Jakże? Takie maszyny prowadzić, to chyba trzeba mieć coś w głowie.

Ano, trzeba. Fakt niezaprzeczalny. Dlatego warunkiem jest matura. Dalszy ciąg zapełniania tej głowy będzie w szkole oficerskiej i w pułku.

— Domyślam się — powiedział.

Domyśla się, ale na pewno nie wie. W ogóle chłopcy ci stanowczo niewiele wiedzą o lotnictwie wojskowym — jak nazywają je — o lotnictwie „z prawdziwego zdarzenia". Pytam jednego, czy wie — przynajmniej z grubsza — na jakiej zasadzie odbywa się lądowanie w nocy? Jak trafia pilot prosto z chmur na pas startowy swego lotniska?

— Są takie wieże, które go kierują. Może nawet nie wieże. Takie konstrukcje stalowe w kształcie wieży. Takie jak na Okęciu, w Warszawie.

— Człowieku! Przecież myślisz o antenie radiolokacyjnej!

— Tak? To nie wiem. Proszę mi wytłumaczyć!

Nie wiem od czego zacząć. Nie wiem, co już znają, o czym czytali i gdzie. Myślę, że będzie najrozsądniej spytać:

— Ile punktów starczy, aby wyznaczyć prostą?

— Dwa, to wiadomo z geometrii.

— Właśnie, więc dwie radiostacje nazywają się prowadzącymi, jeśli ustawimy je na przedłużeniu pasa startowego, wskażą kierunek...

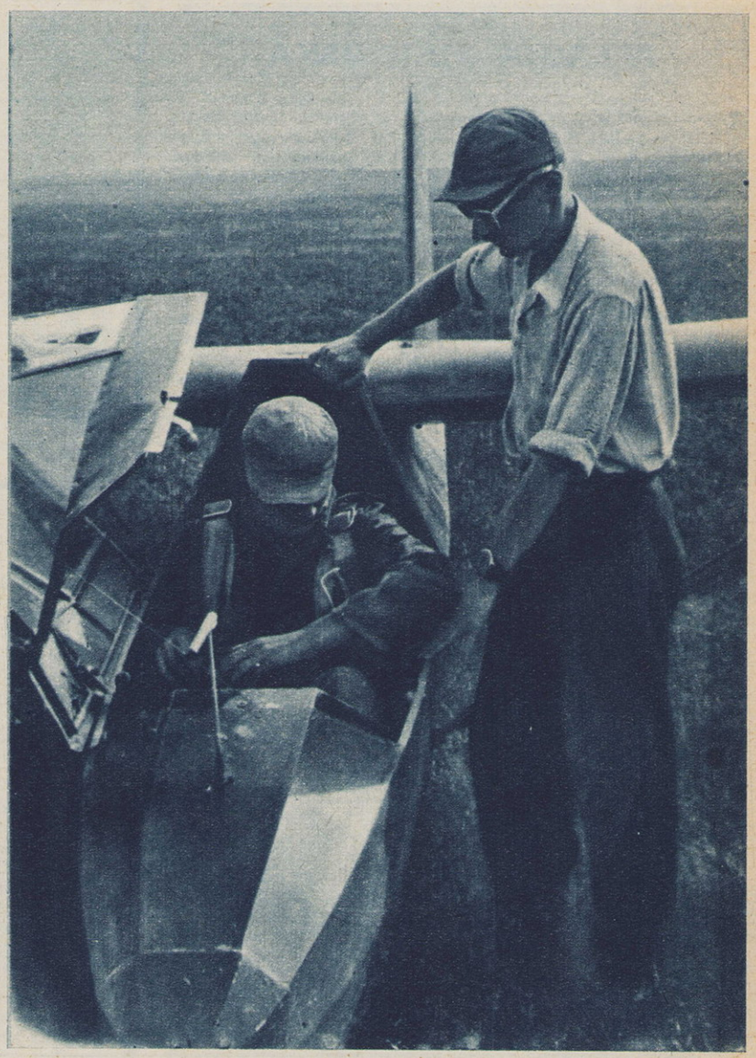
Zbiera się wokół nas grupa. Niechcący stałem się wykładowcą. Chcą wiedzieć wszystko co się dzieje na lotnisku wojskowym. Ale wykład z konieczności musi być krótki. Ląduje „Sroka" i moi słuchacze rozbiegają się. Wrócą znów za chwilę.

Gdy ustawiają „Srokę" na starcie, gdy przyczepiają do niej linkę wyciągarki — myślę: jak mało o lotnictwie wojskowym wiedzą ludzie, skoro nawet ci zapaleńcy, ci, którzy już postanowili wejść do lotniczej rodziny, nie znają nawet niektórych podstawowych spraw. Czy nie potrzebna jest im i całemu lotnictwu ściślejsza więź z wojskowymi lotniskami?

Lecz na mnie już czas. Opuszczam lęborską szkołę.

— Do zobaczenia chłopcy. Spotkamy się w OSL.

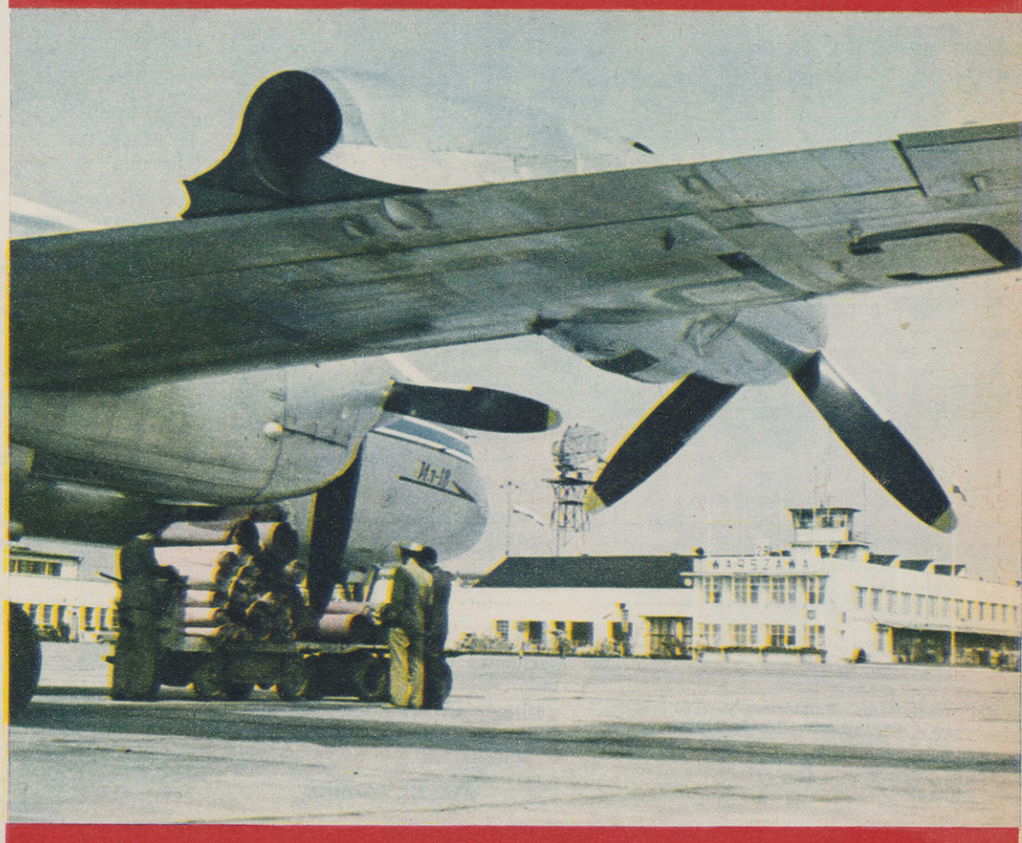
BOGDAN KAZNOWSKI



Pierwszy raz w kabinie „Sroki". Instruktor udziela uczniowi uwag: — Będziesz miał większą wysokość niż na „Czapli", zwróć uwagę także na prędkościomierz. Przyjmij poprawkę... Za chwilę start.

25 RAZY WIĘCEJ

Wnętrze samolotu Il-18 odznacza się dużą przestronnością.



Il-18 w porcie lotniczym Okęcie.

8 MARCA 1919 roku samolot z pasażerami na pokładzie po raz pierwszy poszybował z lotniska paryskiego w kierunku Anglii i wylądował na lotnisku w Londynie. Przelot ten, wynoszący 225 km, trwał... 2 godziny i 30 minut! Prasa światowa pisała o tym wydarzeniu na czołowych miejscach. Entuzjazmowano się wyczynem pilota i maszyny, z szacunkiem mówiono o odwadze pasażerów... Snuto spekulacje, stawiano niebywale śmiałe horoskopy w związku z możliwościami jakie otwierają się przed komunikacją powietrzną.

I rzeczywiście. Od tego czasu minęło przeszło 41 lat i dziś możemy stwierdzić, że dzięki lotnictwu komunikacyjnemu świat stał się nagle mały. Odległe niegdyś kontynenty, lądy i ludy stały się szybko dostępne i bliskie. W lotnictwie komunikacyjnym postęp techniczny kroczy niezwykle szybko naprzód. Dziś korzysta ono z najnowszych zdobyczy techniki, elektro-, radio- i teletechniki, nawigacji i radiolokacji. Wnętrze zaś współczesnego samolotu to nie tylko „kabina ciśnień" — to salon, domena dekoratorów i magazyn najnowszych osiągnięć w dziedzinie okładzin, materiałów obiciowych, estetyki opakowań i wydawnictw. Jakże pocieszne i nieporadne wydają nam się dziś pierwsze samoloty pasażerskie. A przecież wówczas budziły one szacunek, a niektóre z nich należały do wysoko ocenianych w świecie.

Ma w tym niezwykłym rozwoju komunikacji lotniczej swój udział także i Polska. Polskie Linie Lotnicze „LOT" uchodzą bowiem w świecie za „weterana". Niewiele jest towarzystw lotniczych, które jak „LOT" mogą poszczycić się ponad trzydziestoletnim dorobkiem. Właśnie w ubiegłym roku PLL „LOT" obchodziły XXX-lecie swego istnienia i z tej okazji wiele mówiło się u nas o historii tak zasłużonego w naszym kraju przedsiębiorstwa. Stąd też historia Polskich Linii Lotniczych „LOT" jest nader dobrze znana polskiemu społeczeństwu. Teraz, korzystając z DNI LOTNICTWA, chcemy przytoczyć tylko kilka węzłowych zdarzeń i faktów z minionego piętnastolecia.

Reaktywowanie działalności „LOT-u" nastąpiło w marcu 1945 roku. Należy tu podkreślić, że gdyby nie pomoc w tym okresie Związku Radzieckiego i naszych wojsk lotniczych, nie byłaby do pomyślenia odbudowa lotnictwa komunikacyjnego w kraju, wobec kompletnego braku wyszkolonego personelu i sprzętu. W pierwszym okresie nasze Wojska Lotnicze przekazały „LOT-owi" 10 samolotów Li-2 wraz z załogami i wkrótce dalszych 10 — bez załóg. Już od lutego 1946 roku PLL „LOT" uruchomiły stałe połączenia stolicy z miastami wojewódzkimi i ważnych rejonów gospodarki narodowej pomiędzy sobą, na przykład Zagłębia Śląskiego z Łodzią i z portami Bałtyku.

Samolot Il-18 jest jedną z najładniejszych na świecie maszyn komunikacyjnych o napędzie turbośmigłowym.
Foto: „Lot"

Pierwszą po wojnie linię zagraniczną z Warszawy do Berlina otwarto 11 maja 1946 roku. W tym samym roku otwarto linie z Warszawy do Paryża, Sztokholmu i Pragi. Od 1947 roku samoloty „LOT-u" latały już do Budapesztu, Bukaresztu, Kopenhagi i Brukseli. W 1953 roku wprowadzono loty dwustronne między Warszawą i Bukaresztem przez Budapeszt oraz Warszawą i Sofią przez Budapeszt. W 1955 roku nastąpiło połączenie Warszawy z Moskwą przez Wilno oraz uruchomienie dwustronnego połączenia z Wiedniem. W roku 1957 przedłużono linię Warszawa — Budapeszt — Belgrad do Aten oraz zorganizowano sezonowe połączenie z Belgradu do Tirany; zawieszono natomiast odcinek linii z Kopenhagi do Sztokholmu. Na rok 1958 przypadło uruchomienie linii do Londynu przez Berlin i do Zürichu. Rok 1959 przyniósł otwarcie linii do Amsterdamu, a rok 1960 — przedłużenie linii wiedeńskiej do Rzymu.

PLL „LOT" eksploatują obecnie na swoich liniach trzy zasadnicze typy samolotów: na liniach krajowych Li-2 i na liniach zagranicznych Il-14 i Convair-240. W jesieni br. przybędą do kraju turbośmigłowe samoloty Il-18 „Moskwa". Nowo zakupiony sprzęt PLL „LOT" przewidują wykorzystać przede wszystkim na liniach zagranicznych, przeciążonych już obecnie i wyjść w jego oparciu na szlaki pozaeuropejskie.

W okresie powojennym długość sieci linii zagranicznych wzrosła w stosunku do 1938 r. ponad 2,5-krotnie, a praca przewozowa ogółem wzrosła ponad 8-krotnie.

W stosunku do 1946 roku (3330 km) długość sieci zagranicznych PLL „LOT" wzrosła blisko 5-krotnie.

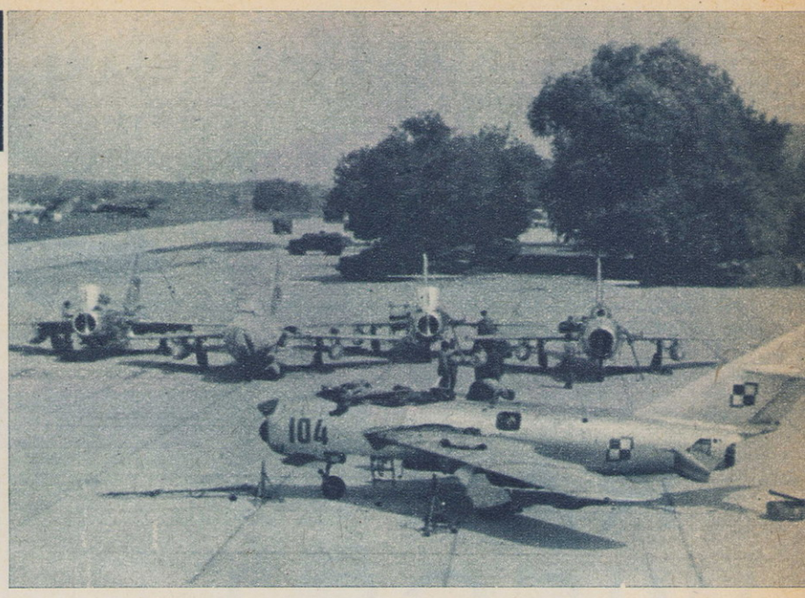
W 1946 roku przewieziono na liniach zagranicznych „LOT-u" około 2 000 pasażerów; obecnie przewozi się 25 razy więcej.

W 1947 roku PLL „LOT" reaktywowały swoje członkostwo rzeczywiste w IATA (Międzynarodowej Organizacji Przewoźników Powietrznych), której „LOT" jest członkiem rzeczywistym od 1919 roku i bierze czynny udział w pracach tej organizacji. PLL „LOT" były również jednym z inicjatorów 6-poolu, organizacji zrzeszającej — poza Polską — pięć towarzystw krajów socjalistycznych, mającej na celu wspólną eksploatację linii na zasadzie proporcjonalnego udziału w zyskach w stosunku do tonokilometrażu oferowanego przez poszczególnych uczestników.

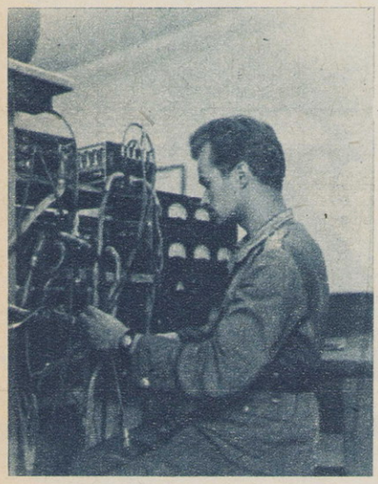
L. ŻURAWSKI

OPERACJA NA PUŁAPIE

ZERO



Oto teren pracy cichych bohaterów lotniska.



Radiostacja samolotowa została przejrzana i naprawiona. Przed zamontowaniem jej do maszyny st. szer. Iwo Paszkowski jeszcze raz kontroluje jej sprawność.

LEŻĄ na trawie i patrzą w bezchmurne niebo. Nie założyli ciemnych okularów — wzrok ich przywykł do blasku słońca spotęgowanego odbiciem na błyszczących powierzchniach metalu.

Po trawersie lotniska leci samolot. Na skrętach odbija zajączki, miota oślepiające blaski.

— To mój — mówi kpr. **Stanisław Jędrzejak.**

Maszyna wykonuje czwarty skręt i ustawia się en face do lotniska, rośnie w oczach. Świst silnika wzmaga się, przechodzi w ryk.

Samolot dotyka ziemi. Spod kół wylatują obłoczki dymu ze ścieranych na szorstkim betonie opon. Mechanicy podnoszą się, idą w kierunku stoiska.

Pilot powrócił z lotu; dla mechaników rozpoczyna się praca.

ZWYKŁY DZIEŃ

Mechanicy biorą samolot do szczegółowego badania. Starszy mechanik **kpr. Jędrzejak** sprawdza silnik i współpracujące z nim agregaty, kontroluje płatowiec i urządzenia sterowania, wykonuje dziesiątki innych czynności. Mechanik uzbrojenia kpr. **Czesław Paździor** zajmuje się w tym czasie uzbrojeniem; rozładowuje działka i karabiny, wyjmuje film z fotokaemu, sprawdza, próbuje, odkręca i przykręca.

Kabinę pilota okupuje już mechanik osprzętu. Chociaż pilot, kpt. **Radziejowski,** nie miał żadnych zastrzeżeń do pracy przyrządów w czasie lotu, wszystko musi być sprawdzone według ustalonej kolejności.

Przegląd trwa. Specjaliści lotniczy zaglądają w zakryte zakamarki maszyny, dokręcają śrubki, kontrolują połączenia przewodów, sprawdzają ciśnienie powietrza i hydrolu.

Mechanicy pracują kilkanaście godzin, aby samolot mógł znowu wylecieć i wykonać zadanie. Jakie zadanie?

Może pilot będzie się wprawiał w walce powietrznej? Może będzie doskonalił celność bombardowania czy precyzję przechwycenia „nieprzyjacielskiego" samolotu? Albo poleci w równym szyku na defiladę i popisy akrobatyczne? Wszyscy na trasie będą podziwiać jego odwagę, prędkość i wysokość na jaką wzniósł się na swej maszynie.

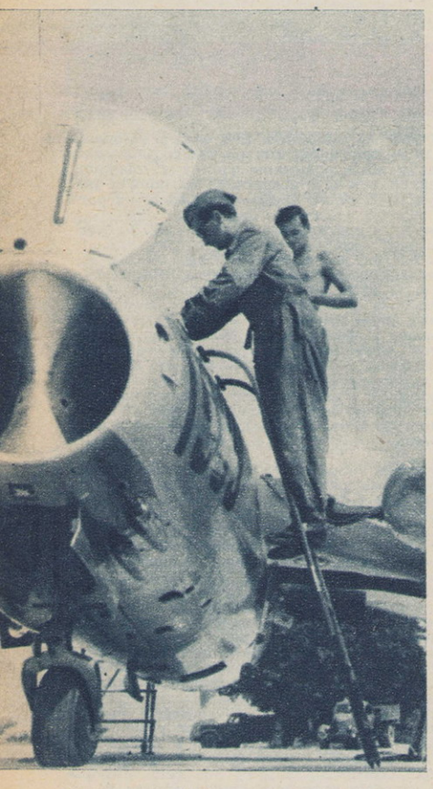
Mechanicy w tym czasie pozostaną na lotnisku, aby czekać na powrót pilota i rozpocząć nowy przegląd samolotu.

ILE PRACY KOSZTUJE JEDEN LOT

Umówmy się, że pracę przy samolocie będzie wykonywał tylko jeden mechanik i że będzie pracował tyle godzin, ile wynosi średnia pracy wszystkich mechaników na jedną godzinę lotu. W tym czasie inny mechanik wsiądzie na rower i nie spiesząc się pojedzie w linii prostej z prędkością 20 kilometrów na godzinę. Gdy pierwszy mechanik zameldue o wykonaniu pracy, pilot natychmiast wsiądzie do maszyny i poleci, aby dopędzić rowerzystę. Prędkość samolotu jest kilkadziesiąt razy większa od prędkości naszego rowerzysty. Mimo to pilot bardzo długo będzie gonił kolarza.

Im samolot jest szybszy, a więc nowocześniejszy, lepiej oprzyrządowany — średni czas pracy mechaników na jedną godzinę lotu zwiększa się.

Zróbmy jeszcze jedno obliczenie. Pilot nacisnął spust działek i karabinów. Wszystko to trwało tylko jedną sekundę. Średnia pracy mechaników uzbrojenia przypadająca na ten czas wynosi co najmniej pół godziny.



Starszy mechanik st. szer. Andrzej Kiosowski zameldował wykonanie czynności. Por. Stanisław Jankowski sprawdza jakość wykonania prac.

Samolot ten wylatał już dużą ilość godzin, przechodzi więc „leczenie kliniczne". Gospodarz samolotu — starszy mechanik kpr. Stanisław Jędrzejczak — pomaga przy pracy.

Na każdą minutę lotu składa się praca nie tylko mechaników różnych specjalności. Trzeba jeszcze wymieniać kierowców i łącznościowców, radarzystów i nawigatorów punktów naprowadzania oraz kilka innych służb.

ZEGARMISTRZOWSKA ROBOTA

Pracę przy najnowocześniejszych naszych myśliwcach mechanicy muszą wykonywać z pustymi kieszeniami, mocno przyszytymi guzikami i z narzędziami uwiązanymi na łańcuszku. Chociaż przyrządu podobnego do lupy używa się tylko w czasie sprawdzania łopatek turbiny — praca służby technicznej niewiele różni się od pracy zegarmistrzowskiej. Są miejsca w samolocie otwarte w czasie pracy, do których nie może nic wpaść, bo nie można stamtąd nic wydostać, chyba że rozbierze się maszynę na czynniki pierwsze, albo (są też takie miejsca) zerwie się poszycie kadłuba.

Sale, gdzie dokonuje się okresowych przeglądów samolotów, przypominają laboratoria naukowe. Na stołach i statywach mieszczą się skomplikowane przyrządy pomiarowe, elektryczne, akustyczne i dziesiątki innych o zdolnościach wykrywania subtelnych usterek w pracy agregatów i zespołów.

Na lotnisku spotyka się najnowsze zdobycze techniczne.

O tym jak dokładna musi być praca specjalistów lotniczych, może świadczyć następujący przypadek.

Na samolocie nie został zmierzony opór elektryczny w przewodach. Mechanik uznał tę czynność za błahą, uważał, że skoro izolacja jest nie uszkodzona to można spokojnie spać. Wynik? W czasie uruchamiania silnika spalił się rozrusznik.

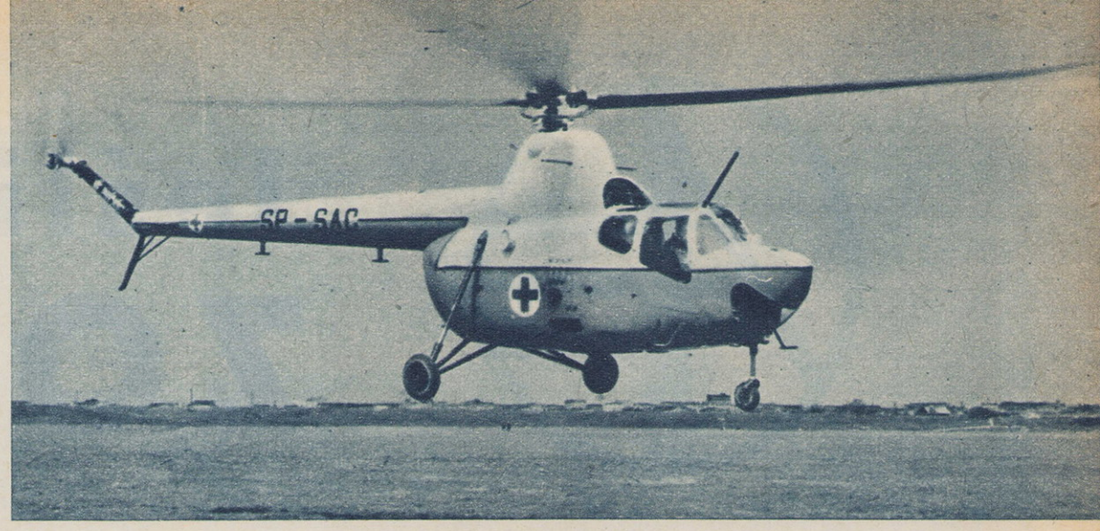
WSPANIALI LUDZIE

W zimie, przy dwudziestostopniowym mrozie ręce przymarzają do metalu, w lecie pot zalewa oczy. A zarówno w zimie jak i w lecie działają te same prawa techniki, których trzeba ściśle przestrzegać. Nie dokręcona śrubka, niestarannie przylutowany przewód, na wibrującym w czasie lotu samolocie może spowodować nieprzyjemne następstwa.

Ale piloci w lecie i w zimie wsiadają do maszyn pewnie. Mechanicy to wspaniali ludzie, godni zaufania, dumni ze swej odpowiedzialnej pracy.

Nie czują się wcale pariasami lotnictwa. Tacy uzbrojeniowcy, jak kaprale **Jan Adamczyk** i **Czesław Paździor** to mistrzowie w swej specjalności. Mechanicy samolotów, kpr. **Stanisław Jędrzejak**, st. szer. **Jan Piglewicz** czy **Andrzej Kłosowski** znają mechanizmy samolotu jak własną kieszeń, cieszą się zaufaniem pilotów, wiedzą, że do każdego lotniczego sukcesu przyczyniają się w poważny sposób swą sumienną pracą.

CYPRIAN CIBOR



Polski śmigłowiec sanitarny.

BEZIMIENNI BOHATEROWIE

ALARM przeciwpowodziowy zmobilizował wszystkich ofiarnych i dzielnych. Dudniły samochody wiozące na zagrożone miejsca tysiące ochotników cywilnych i wojskowych. Na wodzie słychać było szum motorów i plusk wioseł łodzi ratunkowych, a w górze huczały silniki samolotów. Nie brakło wśród nich jednostek lotnictwa sanitarnego. Zresztą, jak mogło być inaczej. W akcji tego typu nie mogło zabraknąć lotnictwa w służbie człowieka. Poszły w powietrze samoloty i śmigłowce, przy czym te ostatnie były bardzo przydatne. Ogółem lotnicy sanitarni wykonali około 40 lotów na rozpoznanie, zrzuty lekarstw i żywności, dowiezienie ekip sanitarnych na najbardziej zagrożone odcinki. Zwłaszcza dużą ruchliwość wykazali oni w Bieszczadach, w rejonie Mielca i Rzeszowa. I zadomowili się tam na dobre na znanym wszystkim starszym szybownikom lotnisku — Ustjanowa.

Nie ulega wątpliwości, że na tamtych terenach powietrzny transport sanitarny jest bezwzględnie potrzebny. Podobnie jak w terenach górskich, gdzie poza normalną akcją przewożenia chorych, śmigłowce powinny brać udział w akcjach ratowniczych.

DOSKONAŁA OPINIA W ŚWIECIE

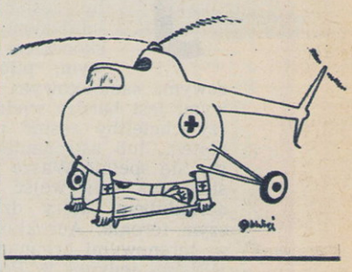
Możemy być dumni, że nasze lotnictwo sanitarne, które przeszło cztery lata temu, dzięki pomocy i zrozumieniu Ministerstwa Zdrowia zostało powołane do życia, obecnie jest zaliczone do najlepszych na świecie; zyskało uznanie nie tylko u nas w kraju, ale i poza jego granicami. Wszędzie dotarły wiadomości o nocnych lotach naszych śmigłowców, które lądowały z ciężko rannymi ludźmi w środku miasta przed szpitalem. Podobnie wspaniałym wyczynem była jedna z ostatnich akcji, mianowicie przewiezienie poranionych wybuchem niewypału chłopców z Węgrowca do Warszawy, którzy tylko dzięki szybkości transportu powietrznego zostali uratowani (uniknęli amputacji poszarpanych kończyn) i nie zostali kalekami.

PRAWIDŁOWA KONCEPCJA I ROZWÓJ

W okresie początkowym, kiedy podstawowym sprzętem lotnictwa sanitarnego był „CSS-13-S", wielu ludzi wzruszało ramionami słysząc o konieczności wprowadzenia śmigłowców, które zabierając rannych wprost z miejsca wypadku i dostawiając prosto do szpitala eliminują konieczność użycia samochodów oraz przeładowywania, tym samym zwiększając szansę skutecznego ratunku.

Teoria została potwierdzona praktyką i dziś na terenie całego województwa katowickiego buduje się lądowiska przyszpitalne dla śmigłowców.

W związku z tym w perspektywach rozwojowych naszego lotnictwa sanitarnego należy widzieć przestawienie się z samolotów na śmigłowce, naturalnie z zachowaniem tych pierwszych do dalekich i zagranicznych transportów. A w dalszej przyszłości, za przykładem Związku Radzieckiego — latające sale operacyjne na śmigłowcach. Wówczas nie ciężko ranny czy chory człowiek będzie przybywał do szpitala, a szpital do niego.



DZIEŃ DZISIEJSZY

Jeżeli chodzi o stan obecny, można z zadowoleniem zanotować duży postęp. Oprócz „CSS-13-S" nasze lotnictwo sanitarne posiada, poza czechosłowackim „Super-Aero", pewną ilość doskonałych i produkowanych w kraju samolotów „Jak-12", a posiadany do niedawna jeden śmigłowiec, który nie zapewniał transportu chorego na noszach, został uzupełniony śmigłowcem z gondolą, w której można ulokować dwóch chorych bez zdejmowania ich z noszy.

Dalsze usprawnienia zależne są od przygotowania przez nasz przemysł lotniczy odpowiedniego typu śmigłowców. A niewątpliwie stać nas na to.

*

Zazwyczaj na zakończenie podaje się osiągnięcia instytucji o której się pisze. Otóż w okresie od grudnia 1955 roku do czerwca 1960 r. nasze lotnictwo sanitarne wykonało w Polsce 42 544 loty w czasie 49 302 godzin; przeleciano przy tym 7 015 916 kilometrów i przewieziono 21 615 chorych. Należy podkreślić, że oprócz transportu rannych i chorych, nasze lotnictwo sanitarne wykonało szereg innych lotów o charakterze transportowym, dostarczając m. in. krew do transfuzji, szczepionki przeciwjadowe i przeciw zatruciom, izotopy promieniotwórcze i inne. Słowem, te wszystkie rzeczy, które dzięki szybkości dostarczenia ratują zdrowie i życie ludzkie. A wszystko to robią ludzie — wytrawni piloci, mechanicy i służba lekarska — bezimienni bohaterowie naszego codziennego życia: pracownicy lotnictwa sanitarnego.

WŁ. LENY-KISIELEWSKI

Sanitarna wersja popularnego samolotu CSS-13

Jeśli chcesz ZOSTAĆ

MODELARZEM LOTNICZYM
SPADOCHRONIARZEM
SZYBOWNIKIEM
PILOTEM SAMOLOTOWYM
BALONIARZEM
PILOTEM „LOTU"
OFICEREM LOTNICTWA
ASTRONAUTĄ

JUŻ od młodych lat każdego prawie interesują sprawy związane z lotnictwem. Jeden chciałby zostać modelarzem lotniczym, inny znów skoczkiem spadochronowym, pilotem szybowcowym, samolotowym, czy balonowym; jest bardzo wielu takich, którzy chcieliby zostać oficerami lotnictwa, lub astronautami. Aby mogły się spełnić Wasze marzenia musicie już dziś wejść w kontakt z aeroklubem, który działa na Waszym terenie. Aerokluby regionalne są terenowymi organami Aeroklubu PRL — jedynej w Polsce masowej organizacji społecznej, kierującej lotnictwem sportowym. APRL prowadzi działalność wyszkoleniową i sportową, rozpowszechnia wiedzę i umiejętności lotnicze wśród społeczeństwa.

Aerokluby regionalne znajdują się prawie we wszystkich miastach wojewódzkich i niektórych powiatowych, zaś ich komórkami organizacyjnymi są koła lotnicze, których zadaniem jest rozwijanie zainteresowania i zamiłowania społeczeństwa do lotnictwa. Każdy więc młody chłopiec, czy dziewczyna znajdzie w kole lotniczym atrakcyjne formy pracy. Będziecie w nim mogli poznać historię lotnictwa, różne typy samolotów i ich budowę, meteorologię, aerodynamikę, astronautykę i inne dziedziny. Majsterkowicze będą mieli wielkie pole do popisu w modelarniach, zaopatrzonych w niezbędne narzędzia.

Aeroklub, do którego dane koło lotnicze należy, dostarczy wszelkich niezbędnych podręczników i materiałów szkoleniowych, a instruktorzy chętnie posłużą doświadczeniami, wyjaśnią Wam wszelkie kwestie sporne.

Praktyczne szkolenie lotnicze w aeroklubie może każdy z Was rozpocząć dopiero po ukończeniu 16 lat (mając za sobą już IX klasę), oczywiście po dobrym opanowaniu materiału teoretycznego w kole lotniczym, zdaniu egzaminu przed autorytatywną komisją. Naturalnie obowiązuje tu jeszcze jeden warunek: odpowiedni stan zdrowia.

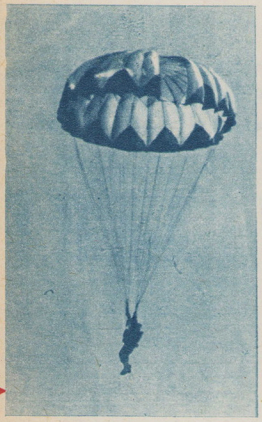
Tym, którzy będą się szkolić i uzyskają w międzyczasie maturę, a zechcą wybrać zawód oficera lotnictwa, Aeroklub PRL i w tym wypadku przyjdzie z pomocą. Prowadzi on bowiem szkolenie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego (LPW).

Lotnicze Przysposobienie Wojskowe powołane zostało w APRL właśnie w celu odpowiedniego oddziaływania na młodzież szkolną i pozaszkolną, wyrobienia w niej zamiłowania do służby w lotnictwie wojskowym oraz takich cech i sprawności, jakie powinni posiadać kandydaci na oficerów-pilotów. Zasadnicze szkolenie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego będzie się odbywać na obozach LPW, organizowanych w lecie w szkołach szybowcowych i innych ośrodkach na ten cel przygotowany oraz uzupełniająco — w miarę posiadanego czasu i możliwości dojazdu kandydatów — przez cały rok we wszystkich aeroklubach i ośrodkach APRL.

Są dwa stopnie LPW, które obejmują kolejno szkolenie szybowcowe i samolotowe:

I stopień LPW (szkolenie szybowcowe)

Na szkolenie szybowcowe w ramach LPW I stopnia przyjmowani



są uczniowie klasy X szkoły średniej, lub równorzędnej w wieku lat 17–18, posiadający wyszkolenie pilota szybowcowego klasy III oraz pierwszą kategorię zdrowia. Po ukończeniu szkolenia na obozie LPW, młodzi piloci obowiązani są dalej odbywać trening w aeroklubie, gdzie mają możliwości dalszego awansu i podwyższenia swych lotniczych kwalifikacji.

II stopień LPW (szkolenie szybowcowe i samolotowe)

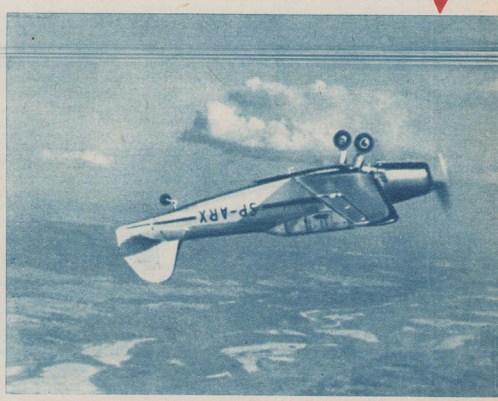
Na szkolenie w ramach LPW II stopnia w zakresie szybowcowym przyjmowani są uczniowie ostatniej klasy szkoły średniej lub równorzędnej, posiadający ukończony I stopień LPW, pierwszą kategorię zdrowia, pozytywną opinię szkoły, a w razie przynależności również organizacji młodzieżowej. Ponadto kandydatów obowiązuje złożenie pisemnego zobowiązania o wstąpieniu do OSL. Warunkiem przystąpienia do szkolenia praktycznego jest oprócz tego złożenie egzaminu dojrzałości. Na szkolenie samolotowe w ramach LPW II stopnia przyjmowani są piloci szybowcowi, którzy ukończyli program szybowcowy LPW II stopnia.

Szkolenie lotnicze w ramach LPW II stopnia prowadzone przez Aeroklub PRL kończy się egzaminem przed komisją państwową i dalej, po zdaniu go z wynikiem jak najlepszym, do OSL.

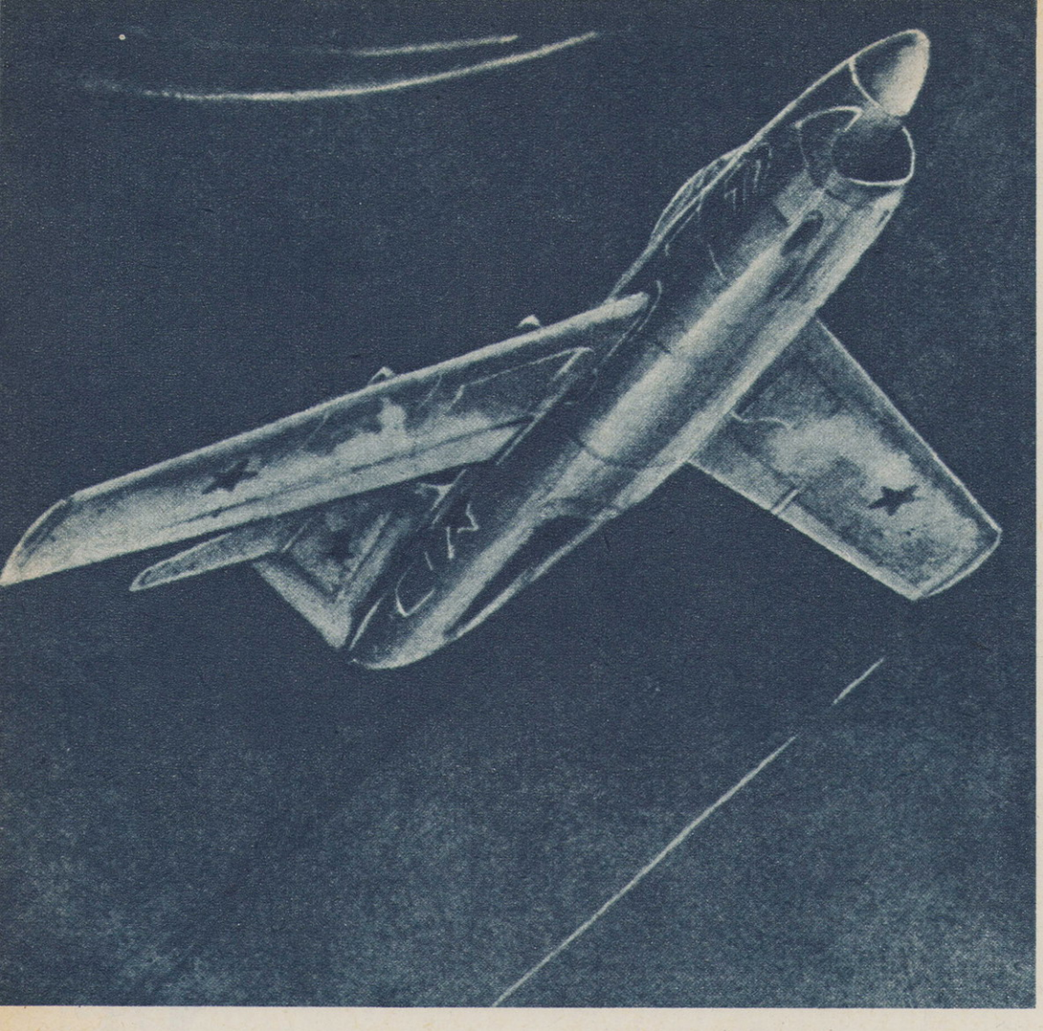
Pragniemy tu szczególnie podkreślić, że przeszkolenie w ramach LPW jest niezbędnym warunkiem przyjęcia do zawodowych Oficerskich Szkół Lotniczych. Innej drogi dostania się do OSL nie ma.

Życzymy zatem powodzenia w pracy i nauce, na drodze do umiłowanego przez Was zawodu lotniczego.

ZOSTAŃ CZŁONKIEM KOŁA LOTNICZEGO!



ZOSTAŃ CZŁONKIEM AEROKLUBU!



W BLASKU CZERWONEJ GWIAZDY

PÓŁ miliona ludzi wznosi się codziennie nad Ziemię i podąża przed siebie tysiącami niewidzialnych dróg.

Pół miliona — to bardzo dużo, zważywszy, że jeszcze przed sześćdziesięciu laty lotników znajdujących się jednocześnie w powietrzu można było policzyć na palcach jednej ręki.

Wśród tej pokaźnej liczby uskrzydlonych ludzi znaczny procent stanowią lotnicy i pasażerowie samolotów naszego wschodniego sąsiada. Czerwona gwiazda znacząca skrzydła samolotów wojskowych i mundury lotników cywilnych Związku Radzieckiego coraz mocniejszym blaskiem rozjaśnia powietrzne oceany. Do dominacji radzieckiego lotnictwa przywykliśmy równie szybko jak i do myśli, że już w niedalekiej przyszłości będziemy świadkami pierwszych lotów kosmicznych.

TROCHĘ HISTORII

Po carskiej armii Rosja Radziecka otrzymała w spadku zaledwie 6 lotniczych oddziałów wojskowych, wyposażonych w zagraniczny, przestarzały sprzęt. Własnych konstrukcji i rodzimego przemysłu lotniczego w Rosji prawie nie było.

Młoda republika radziecka zwróciła baczną uwagę na lotnictwo, doceniając jego wielką rolę, zarówno dla gospodarki narodowej jak i dla obronności kraju.

W ciągu pierwszych pięciolatek powstały liczne zakłady, biura konstruktorskie i szereg gałęzi przemysłu lotnjczego.

W aeroklubach wyszkolono setki tysięcy chłopców i dziewcząt, którzy w czasie wojny wydatnie zasilali lotnictwo wojskowe.

Charakterystyczną cechą radzieckiego lotnictwa, aktualną również i dziś, jest podporządkowanie sił powietrznych sprawie obrony państwa. Znajduje to wyraz zarówno w teorii użycia lotnictwa jak i jego umasowienia oraz w ścisłym powiązaniu z zadaniami stojącymi przed wojskami lądowymi i marynarką wojenną. Słuszność tej zasady znalazła całkowite potwierdzenie w sukcesach odnoszonych przez radzieckich lotników na polach bitew drugiej wojny światowej.

W ciągu ostatnich trzech lat wojny radziecki przemysł lotniczy dostarczał co roku dla frontu przeciętnie po 40 tysięcy samolotów różnych typów. Pozwoliło to na wykonywanie masowych operacji lotniczych, jak np. operacja berlińska, w której brało udział 8 400 samolotów radzieckich.

Podczas Wielkiej Wojny Narodowej radzieccy piloci wykonali ponad trzy miliony lotów bojowych. W powietrznych walkach rozgromili oni lotnictwo przeciwnika, niszcząc 75 tysięcy wrogich maszyn. Ponad 200 tysięcy pilotów, nawigatorów, strzelców, radiotelegrafistów, inżynierów i techników otrzymało wysokie odznaczenia bojowe. 2 119 lotnikom przyznano zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, a 69 spośród nich zostało odznaczonych Złotą Gwiazdą dwukrotnie. Lotnicy cywilni latali w czasie wojny 4,5 miliona godzin, z tego 15 tysięcy godzin w nocy. Przewieźli oni około 2,5 miliona pasażerów, w tej liczbie setki tysięcy rannych, ponad 300 tysięcy ton wojennego sprzętu. Wykonali 40 tysięcy lotów na tyły wroga, zrzucając tam oprócz broni i amunicji dla partyzantów około 900 ton ulotek i materiałów propagandowych.

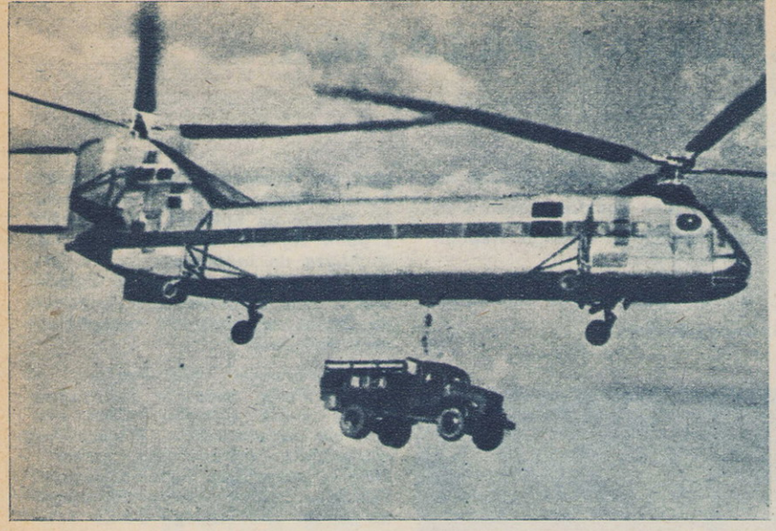
LOTNICTWO ODRZUTOWE NA START!

Jeszcze w czasie wojny radzieccy konstruktorzy rozpoczęli pracę nad wojskowymi samolotami odrzutowymi. W rezultacie żmudnej pracy i wielu doświadczeń w roku 1945 zespół Jakowlewa skonstruował pierwszy wojskowy samolot odrzutowy typu Jak-15. Maszyna ta zapoczątkowała serię odrzutowych Jaków, z których dwusilnikowy Jak-25, rozwijający prędkość rzędu 1 300—1 400 km/h, został uznany jako najlepszy na świecie myśliwiec wielozadaniowy.

Jednocześnie z Jakowlewem pracowali nad odrzutowcami myśliwskimi Ławoczkin, Suchy oraz Mikojan i Guriewicz. Ci ostatni stworzyli typ myśliwskiego samolotu odrzutowego MiG-15, którego długowieczność i szerokie zastosowanie nie posiadają precedensu w historii lotnictwa odrzutowego.

Liczne komunikaty prasowe o rekordach prędkości zdobytych przez pilotów radzieckich, świadczą o tym, że w ostatnich latach osiągnięto w Związku Radzieckim wielkie postępy w dziedzinie samolotów naddźwiękowych. Warto przypomnieć, że w 1959 roku pilot Mosołow na jednosilnikowym samolocie E-66 zdobył światowy rekord prędkości lotu osiągając 2 504 km/h. Mniej więcej w tym samym czasie pilot doświadczalny Iliuszyn osiągnął na samolocie turboodrzutowym „T-431" wysokość 28 852 metrów, zdobywając światowy rekord wysokości. Nic przeto dziwnego, że dysponując maszynami tak wysokiej klasy radzieccy piloci są zdolni skutecznie strzec ojczystego nieba przed wszelkimi agresorami, na co wskazuje chociażby przykład zestrzelenia amerykań-

Radzieccy piloci myśliwscy



Śmigłowiec transportowy Jak-24 „Latający wagon" używany do różnych celów, między innymi jako latający dźwig.

Wyżej: Samolot gospodarczy krótkiego startu An-14 „Pszczółka". Niżej: Największy pasażerski samolot świata Tu-114 „Rosja".

Słynni rekordziści: W. Iliuszyn (z lewej) i W. Smirnow specjaliści od lotów stratosferycznych.

skiego samolotu szpiegowskiego RB-47, który w dniu 1 lipca br. wtargnął do obszaru powietrznego ZSRR w rejonie Archangielska.

Związek Radziecki posiada również nowoczesne bombowce odrzutowe, zarówno bliskiego jak i dalekiego zasięgu. Samoloty tej ostatniej grupy, osiągające olbrzymią prędkość, zdolne są dokonywać rejsów o zasięgu międzykontynentalnym.

Oprócz lotnictwa myśliwskiego i bombowego lotnictwo radzieckie, jak każde lotnictwo współczesne, posiada samoloty torpedowe, rozpoznawcze, łącznikowe, transportowe i szereg innych, niezbędnych do wykonania wszelkich zadań stawianych lotnictwu zarówno w zakresie działań samodzielnych jak i we współpracy z wojskami lądowymi i marynarką wojenną.

Obok osiągnięć w zakresie lotnictwa wojskowego Związek Radziecki posiada duże sukcesy w rozwoju lotnictwa pasażerskiego i transportowego, tworząc szereg udanych konstrukcji kroczących w czołówce światowej myśli konstruktorskiej.

W SŁUŻBIE GOSPODARKI NARODOWEJ

W radzieckim lotnictwie pasażerskim i transportowym dominują konstrukcje Tupolewa, Iliuszyna i Antonowa. Do najbardziej znanych należy zaliczyć oczywiście słynną rodzinę nowoczesnych „Tu", której początek dał potężny odrzutowiec pasażerski Tu-104. Dalszą jego wersją są samoloty Tu-104A i Tu-104B, różniące się znacznie udźwigiem i zasięgiem. Modyfikacją Tu-104 jest czterosilnikowy odrzutowiec Tu-110. Całej „rodzinie" przewodzi największy samolot pasażerski świata, potężny turbośmigłowiec Tu-114, rozwijający prędkość około 1 000 km/h i zabierający 170 pasażerów, a w wersji turystycznej nawet 220. Niedawno biuro konstrukcyjne Tupolewa opracowało średniodystansowy samolot odrzutowy Tu-124 na około 40 pasażerów. Ma on osiągać prędkość przelotową 900 km/h.

Iliuszyn znany jest w Polsce jako konstruktor eksploatowanych przez „LOT" samolotów Ił-14, a poprzednio Ił-12. W Związku Radzieckim samoloty te są wypierane przez turbodrzutowce tegoż konstruktora, a mianowicie przez doskonałe maszyny Ił-18 „Moskwa". Już wkrótce samoloty te będą latać również na polskich liniach pasażerskich.

Ił-18 posiada prędkość przelotową 650 km/h i zabiera od 75 do 100 pasażerów. Samolot ten jest znany z rekordowego lotu, podczas którego pilot W. Kokkinaki przeleciał dystans 2 000 km z ładunkiem 15 ton, z prędkością 750 km/h.

Na uwagę zasługuje również samolot AN-10 „Ukraina", konstrukcji Antonowa. Zarówno Ił-18 jak i AN-10 posiadają krótki start i lądowanie i doskonale nadają się do eksploatacji ze średniej wielkości lotnisk i na średnich trasach.

Jednocześnie z rozwojem lotnictwa transportowego następuje w Związku Radzieckim rozwój wszelkiego typu śmigłowców.

Poza śmigłowcami Mi-1, Mi-3, Mi-4, Ka-10, Ka-15 i Ka-18 na uwagę zasługuje „latający wagon" Jak-24 konstrukcji Jakowlewa oraz największy śmigłowiec świata Mi-6 konstrukcji Mila. Ten ostatni posiada dwa silniki turbośmigłowe i zdolny jest wznieść się na wysokość ponad 2 tys. metrów z ładunkiem w granicach 10—12 ton. Jego użyteczny udźwig wynosi aż 18 ton. Na wielu typach śmigłowców radzieccy piloci uzyskali szereg rekordów światowych.

Wiele śmigłowców i samolotów znalazło zastosowanie w gospodarce narodowej. Służą one do opylania i patrolowania lasów, przewozu chorych, transportu żywności i bydła, poszukiwań geologicznych. Niemal w każdej dziedzinie gospodarki radzieckiej, nie wyłączając rybołówstwa i hodowli znalazły zastosowanie aparaty latające.

RAKIETĄ KU GWIAZDOM

Związek Radziecki można bez przesady nazwać ojczyzną techniki rakietowej. Wieloletnie doświadczenia zapoczątkowane jeszcze w Rosji carskiej zapewniły Krajowi Rad i w tej dziedzinie czołową pozycję w świecie. Już w okresie drugiej wojny światowej na uzbrojeniu wojsk radzieckich znajdowała się artyleria rakietowa oraz pociski rakietowe podwieszane pod skrzydłami samolotów szturmowych.

Rosjanie pierwsi doszli do wniosku, że przyszłość należy do techniki rakietowej. W przeciwieństwie do Stanów Zjednoczonych, które nastawiały się na rozbudowę potężnego lotnictwa strategicznego, w Związku Radzieckim równolegle z rozwojem nowoczesnego lotnictwa zaczęto konstruować wszelkiego rodzaju pociski rakietowe zarówno balistyczne jak i zdalnie sterowane, stanowiące najbardziej nowoczesny środek obrony przed napadem powietrznym.

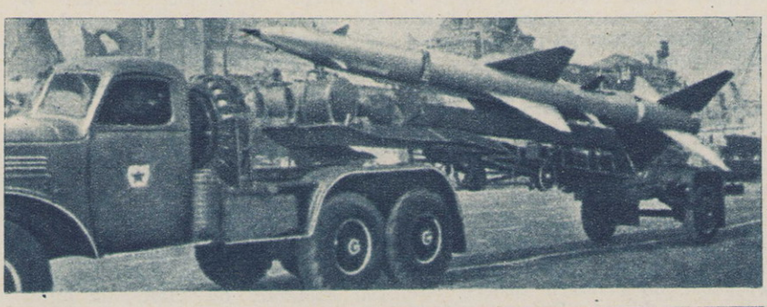
W ostatnich czasach radzieckie rakiety odegrały doniosłą rolę w badaniach przestrzeni kosmicznej oraz górnych warstw atmosfery. Właśnie Związek Radziecki dzięki posiadaniu doskonałych rakiet jako pierwsze mocarstwo świata wysłał pierwszy w historii ludzkości pojazd na Księżyc oraz na orbitę okołosłoneczną.

Doświadczenia przeprowadzone w lutym i lipcu br. na Oceanie Spokojnym wykazały, że już dziś Kraj Rad jest w stanie wysłać pojazdy rakietowe na planety naszego systemu słonecznego.

Fakt, że Związek Radziecki przoduje w technice rakietowej, zyskał mu nie tylko powszechne uznanie i szacunek ze strony wszystkich ludzi miłujących pokój, ale stanowi również poważną przestrogę dla wszystkich podżegaczy wojennych.

BOLESŁAW GACZKOWSKI

Radzieckie rakiety przeciwlotnicze.



Płk pil. JULIAN PAŹDZIOR

Na początku bieżącego roku redakcja „Wiraży" ogłosiła konkurs na największe i najpiękniejsze przeżycie lotnicze. Jury konkursu uznało za najlepszą, pracę pułkownika pilota Juliana Paździora, którego wspomnienie zamieszczamy poniżej.

Płk pil. Paździor jest pilotem I klasy, wychowawcą wielu czołowych pilotów latających na samolotach odrzutowych. (red.)

OD WISŁY ZBLIŻA SIĘ MGŁA

LISTOPAD. Prawie całą Europę i część Atlantyku zaległy układy niskiego ciśnienia. Ołowiane chmury przemieszczały się powoli. Codziennie mgła lub przelotne deszcze. Takiej pogodzie towarzyszy ustawicznie zamawianie lotów, wyczekiwanie do południa z nadzieją i znów przenoszenie zamówienia. Na dzień następny.

W powietrzu panował spokój. Tylko na ziemi personel techniczny wykorzystując przerwę w lotach pieczołowicie doglądał samoloty. Niekiedy w godzinach południowych chmury podnosiły się nieco i mgła ustępowała na krótko.

3 listopada z pogodą było tak jak zwykle, ale około południa na kilku lotniskach położonych w środkowej części kraju ukazało się słońce. Grubość chmur była niewielka, lecz przy Ziemi wciąż utrzymywała się mgła. O godzinie dwunastej lotniska warszawskie notowały podstawę chmur około 200 m. Tu widzialność wahała się w granicach 2 do 3 km. Służba ruchu lotniczego wyraziła zgodę na przyjęcie samolotów pasażerskich lecących z Budapesztu. Około godziny czternastej nad lotnisko Okęcie zaczęły nadciągać z południa chmury o dość niskiej podstawie. Widzialność ciągle się pogarszała. Samoloty pasażerskie lecące do Warszawy przekroczyły południową granicę Polski.

Już od kilku dni planowaliśmy nasz przelot, lecz pogoda ciągle była poniżej dopuszczalnego minimum. Do godziny trzynastej utrzymywała się jeszcze mgła i chmury o podstawie 100 m. Dopiero około godziny czternastej przez cienkie ich warstwy zaczęły prześlizgiwać się blade promienie słońca. Widzialność polepszyła się. Lotnisko lądowania podało pogodę bezchmurną. Widzialność 3 km.

O godzinie czternastej trzydzieści wraz z nawigatorem udałem się do portu lotniczego. Odebrałem komunikat meteorologiczny i uzyskałem potwierdzenie zezwolenia na przelot. Samolot stał już przygotowany. Start nastąpił o godzinie piętnastej minut dwadzieścia i z kursem 83° odszedłem na trasę. Po kilku minutach lotu zachmurzenie zaczęło wzrastać. Lecąc na wysokości cztery tysiące metrów niekiedy tylko mogliśmy dostrzec otulone mgłą skrawki ziemi. Resztę przesłaniały chmury. Stan pogody dawał się wyraźnie odczuć w eterze. Na wszystkich kanałach łączności panowała prawie zupełna cisza. Czyżby tylko nasza załoga znajdowała się w powietrzu? Lecz nie.

Z kanału przelotów, który zazwyczaj jest najbardziej hałaśliwy, dobiegały nas głosy radiostacji naziemnych wywołujących samoloty o nieznanych mi kryptonimach. Jeszcze kilka maszyn wisiało nad gęstą, szarą masą chmur. Ale i tych nie było wiele.

Lecieliśmy już 15 minut. Najwyższy czas, aby nawiązać łączność z lotniskiem lądowania. Podano warunki meteorologiczne i zezwolenie na utratę wysokości do tysiąca metrów nad dalszą radiostację prowadzącą.

Chmury przerzedziły się znacznie i gdy przelatywaliśmy linię Wisły, maszyna nasza znalazła się nagle w rejonie wspaniałej pogody. Tylko nad ziemią utrzymywało się jeszcze silne zamglenie.

W miarę zbliżania się do lotniska ilość rozmów radiowych ciągle wzrastała. Dwie radiostacje naziemne nerwowo i chaotycznie wywoływały jakieś kryptonimy. Samolotów nie słyszeliśmy wcale.

O godzinie piętnastej minut czterdzieści pięć byliśmy nad lotniskiem. Lecz oto rozkaz: mamy zwiększyć wysokość do czterech tysięcy metrów i oczekiwać. Dajemy pierwszeństwo lądowania samolotom pasażerskim. Gdzie one są?

Nawoływania z ziemi stają się coraz bardziej natarczywe. Kierownik lotów nie może nawiązać łączności z samolotami pasażerskimi, które skierowano na jego lotnisko.

Oczekujemy. Walęsamy się po niebie na prędkości ekonomicznej. Cóż mamy innego do roboty? Lecz czas płynie. Minęła już godzina szesnasta i słońce zbliżyło się ku zachodowi. Na domiar złego, jak zwykle przed wieczorem, mgła zaczęła gęstnieć. Znikają z pola widoczności znane punkty orientacyjne. Chmury, które przed godziną szesnastą zasłaniały miejscowości z południowej strony Wisły, teraz przysłoniły już most i rzekę. Jak tak dalej pójdzie nie będziemy mogli lądować. Może lepiej lecieć do Warszawy? Lecz i ta nadzieja bezpiecznego lądowania zawodzi. W Warszawie chmury na wysokości 50 metrów, pomniejszonej jeszcze przez mgłę leżącą nad lotniskiem.

Sytuacja stawała się denerwująca. Jak długo będziemy tak wisieć w powietrzu? Czy te pasażerskie maszyny nigdy nie wylądują? Wsłuchiwałem się w sygnały z Ziemi, która jakby zapomniała o nas. Ziemia bezskutecznie wzywała samoloty komunikacyjne. Musiały być gdzieś tu, gdzieś blisko. Warkot ich silników docierał na lotnisko, musiał docierać, bo kierownik lotów powtarzał to wielokrotnie i ciągle jego nawoływania pozostawały bez odpowiedzi.

A tymczasem zapadał zmrok i warunki atmosferyczne pogarszały się z każdą chwilą. Nie mogliśmy znieść tego dłużej. Prosiłem kierownika lotów, by pozwolił zejść do lądowania. Przecież, gdy zajdzie potrzeba, zawsze zdążę odejść na drugi krąg. Mogę zresztą lądować na trawę, obok pasa. Byle tylko nie wisieć tak bezsensownie. Odpowiedź była krótka: „Warszawa nie zezwala, czekać na nakazanej wysokości" i obok tej oficjalnej — „samoloty zachodzą do lądowania ze wszystkich kierunków, żaden nie wylądował". Ten człowiek z mikrofonem na Ziemi zapewne też wszystkiego miał już dość.

Zachmurzenie nadciągające od strony Wisły zasłoniło już południową część lotniska. Czas dłużył się niesamowicie. Włączyliśmy oświetlenie wewnętrzne kabin i światła pozycyjne. Sprawdziłem reflektory. Dobrze jeszcze, że wszystko działa jak należy. Teraz tylko by defektu brakowało!

Nareszcie jedna pomyślna wiadomość: „już tylko dwa samoloty są w powietrzu". I znów kilkanaście męczących minut. „Już tylko jeden samolot pozostał w powietrzu". My zaś ciągle krążymy i czekamy. Cóż u licha? Dlaczego tak długo podchodzą do lądowania?

— Bo nie widzą lotniska — brzmi odpowiedź kierownika lotów.

Nie! Dłużej już nie mogę! Niech albo pozwolą lądować tu, albo niech wyślą na inne lotnisko, gdzie warunki są znośniejsze. Przecież to niemożliwe, żeby całą Polskę pokryły te obrzydliwe mgły i chmury! I ten irytujący głos kierownika, który nie chce sprowadzić nas na Ziemię!

— Meteorolodzy mówią, że podstawa tysiąc metrów!

— Sprawdźcie pogodę na innych lotniskach.

— Czekajcie jeszcze. Sprawdzamy. Zdecydowany jestem odejść stąd. Odejść stąd jak najdalej. Aby coś robić, mieć jakąś nadzieję, nie siedzieć bezczynnie. Nagle znów odzywa się Ziemia. — Samoloty pasażerskie wylądowały, możecie zniżać się i zachodzić do lądowania. Minęła godzina siedemnasta.

Lecieliśmy w tym czasie z kursem zachodnim od radiostacji prowadzącej. Kładę samolot w głęboki skręt ze zniżeniem, aby wyjść na kurs przeciwny. Jeszcze raz pytam kierownika lotów o faktyczną podstawę chmur i widzialność. Czas upływa, lecz odpowiedzi nie ma. Znów skręt. Busola wskazuje kurs 261°. Idę ze zniżeniem. Wysokość maleje, a w eterze panuje wciąż zupełna cisza. Nikt nikogo nie woła, nikt nikomu nie odpowiada. Coraz bardziej natarczywie domagam się faktycznego stanu pogody.

Na wysokości około 800 m wchodzimy w chmury. Nareszcie radio odzywa się:

— Meteorolodzy mówią, że podstawa chmur około 100 m.

— Zrozumiałem.

Wysokość 300 m. Przebiliśmy pierwszą warstwę chmur, lecz pod nami w dalszym ciągu nie widać żadnych świateł ani osiedli, ani lotniska. Na wysokości 170 m znów wchodzimy w warstwę chmur. Wskazówka radiokompasu zawahała się i przeszła do dołu, nawigator przełączył na bliższą radiostację prowadzącą, lecz strzałka zaczęła wykonywać duże wahania. Zmniejszam szybkość opadania. Wysokość coraz mniejsza, dziewięćdziesiąt, siedemdziesiąt, sześćdziesiąt metrów. Zwiększam obroty silników i pociągam samolot do lotu poziomego. Jestem zupełnie ślepy. Dookoła

samolotu gęsta czerń, a my lecimy w niej jak w smole.

„Błysnęło światło pod nami!"

Strzelec radiotelegrafista krzyczy z radości widząc w tym jednym światełku, nikłym blasku, który zapalił się na sekundę i zgasł, koniec rozpaczliwego lotu.

Ale ja nie mogę tu lądować. Nie mogę roztrzaskać swej maszyny. Takie lądowanie to samobójstwo.

Jeszcze chwila lotu w poziomie i energicznie zwiększam obroty silników do pełnych. Chowam podwozie, przeprowadzam samolot na wznoszenie, chowam klapy. Jeszcze muszę rozmawiać z tym kierownikiem lotów na dole, choć wiem, że on nic mi nie pmoże omóc. Nie spodziewam się od niego decyzji. Bo już wiem: decyzja należy do mnie, on jej nie podejmie.

Wołam Warszawę. Słyszy mnie bardzo dobrze. Proszę, by powiedzieli, gdzie mogę lądować. I znów oczekiwanie, znów brak odpowiedzi. Już nikt nie odpowiadał.

Sytuacja wydaje się bez wyjścia. Czyżbym musiał decydować się na rozkaz dla załogi, by opuściła samolot? Nie chcę tego robić. Jeszcze ciągle mam nadzieję, że jakieś lotnisko przyjmie naszą maszynę. Wysyłam w eter słowa brzmiące jak SOS:

„Lecimy kursem 263°, przelecieliśmy Wyszogród, wysokość cztery tysiące, kto mnie słyszy niech odpowie".

Nikt mnie nie słyszy, nikt nie odpowiada, eter zalega zupełna cisza. Włączyłem sygnał „niebezpieczeństwo".

Przełączyłem radiostację na kanał goniometrów. I tu cisza. Przeszedłem na łączność wewnątrz załogi i poleciłem sprawdzić wyposażenie do opuszczenia samolotu. Jestem już zdecydowany. Opuścimy samolot. Ale byłbym skończonym głupcem, gdybym nie wykorzystał wszystkich szans. Jest źle, bardzo źle, to prawda, ale przecież szansa jeszcze jest. Mam jeszcze paliwo. Muszą gdzieś pracować goniometry. Właśnie namierzają mnie teraz. Powinni za chwilę podać zbawczy kurs.

Ale wciąż jeszcze panuje cisza w tej czarnej niegościnnej przestrzeni. Mimo to nie podaję rozkazu do opuszczenia samolotu. Nie mogę utracić zaufania do wszystkich. Muszę mieć to zaufanie. Jest mi ono potrzebne, w nim mój ratunek.

I nagle między radiowymi trzaskami słyszę wyraźnie, że ktoś mnie woła! Ktoś wie, że zmagam się z ciemnością, z chmurami, ze mgłą. I spieszy mi na ratunek.

— Dla ciebie kurs 210°!

— 210? Dlaczego 210°?

Miejsce mojego samolotu obliczone na podstawie kursu i czasu lotu zupełnie nie zgadzało się z danymi namiaru z Ziemi.

— Sprawdźcie dokładnie. Nie może być 210.

Ponownie nawiązuję łączność z goniometrem.

Jeszcze chwila i nowy namiar — 215°.

Stroję radiokompas. Bez rezultatów.

Wychodzę na kurs 220° powątpiewając w nasze obliczenia. Lecę tak kilka minut. Nowe namiary: 215°, 218°, 220° i wreszcie — 340°.

Te 340° to nasz ratunek. To nasze bezpieczne lądowanie, to nasz powrót do domu, na Ziemię.

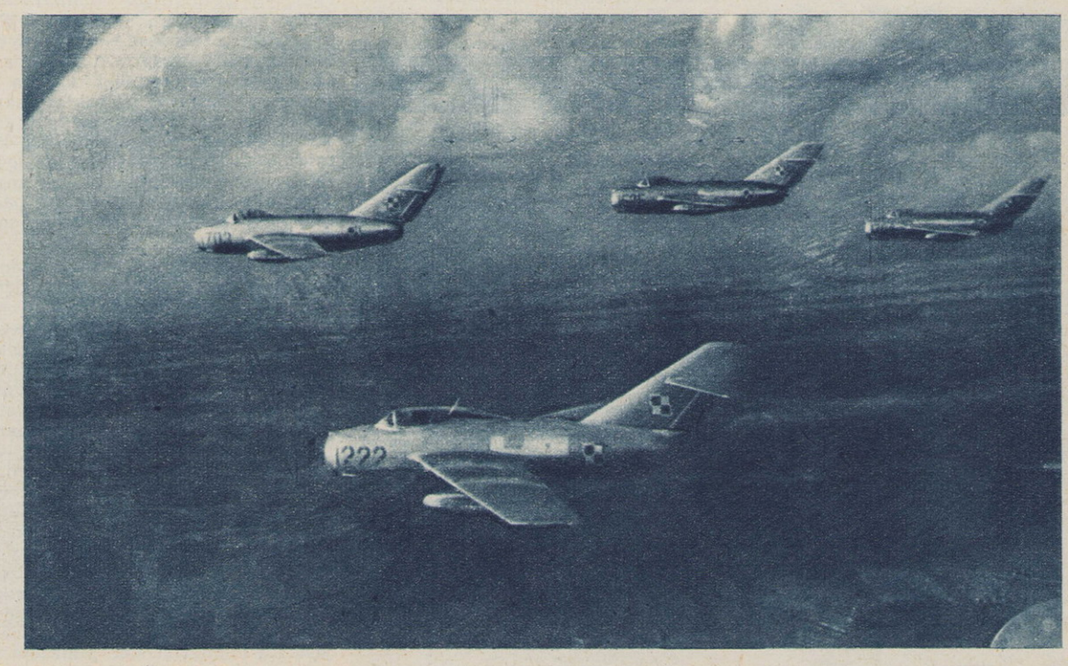
Rys. ST. KOPF

Na Święcie Lotnictwa

Odrzutowce

KATARZYNA WITKOWSKA

Za późno wzrokiem gonisz —
oni
już przemknęli, przelecieli, przegnali,
całe niebo przeorali,
tylko tęcza została,
rozpięta
tęcza blasków,
tęcza grzmiących dźwięków...
Jeszcze nie ścichło, nie zgasło
gromkie hasło,
a już rośnie, rośnie nad głową
nowe
dźwięków arpedżio
ostre.
Gra jak burza...
to mkną odrzutowce!
Jak myśl szybkie, zgrane,
zaufaniem
w jeden błysk trzy maszyny sprzęgnięte
szybkę nieba tną jak diamentem
i szerokim,
gospodarskim ruchem
sieją złote
i niebieskie okruchy...



RAKIETY *cywilne*

Często można usłyszeć zdanie, że rakiety są typową formą techniki wojennej i poza astronautyką nie widać możliwości ich wykorzystania do celów pokojowych. Istotnie, wielki rozwój techniki rakietowej zawdzięczamy głównie wojskowej „karierze" rakiet. Jednakże poza dziedziną wojskową i astronautyką, istnieją liczne zastosowania rakiet o charakterze pokojowym. Znaczenie cywilnej techniki rakietowej stopniowo rośnie, chociaż wielu ludzi ciągle jeszcze nie dostrzega jej istnienia. Nie od rzeczy więc będzie zapoznać się nieco bliżej z tą problematyką.

Rakieta do rozpylania oleju na morzu.

PRZY obecnym stanie techniki, rakiety cywilne możemy podzielić na:

- Rakiety do wykonywania pomiarów i badań w atmosferze (rakiety sondujące i meteorologiczne)
- Rakiety do regulacji procesów pogodowych
- Rakiety dla ratownictwa morskiego i górskiego
- Rakiety pocztowe
- Rakiety amatorskie

RAKIETY DO WYKONYWANIA POMIARÓW I BADAŃ W ATMOSFERZE

Rakietom tym powierzane są następujące zadania:

— **Badania na wysokościach niedostępnych przy użyciu innych środków** — tzn. praktycznie na wysokościach powyżej 30 km (gdyż do tej wysokości docierają balony-sondy i samoloty specjalne).

— **Badania na wysokościach mniejszych, jeśli dane pomiarowe powinny być dostarczone w bardzo krótkim czasie.** Prędkość wznoszenia rakiety w porównaniu z prędkością wznoszenia balonu lub samolotu jest znacznie większa, a przekazanie danych przy użyciu telemetrii odbywa się prawie natychmiast. Dla przykładu: mała, jednostopniowa rakieta sondująca ASP osiąga wysokość 30 km w ciągu 40 sek; balon-sonda wznosi się na tę wysokość w ciągu przeszło 2 godzin.

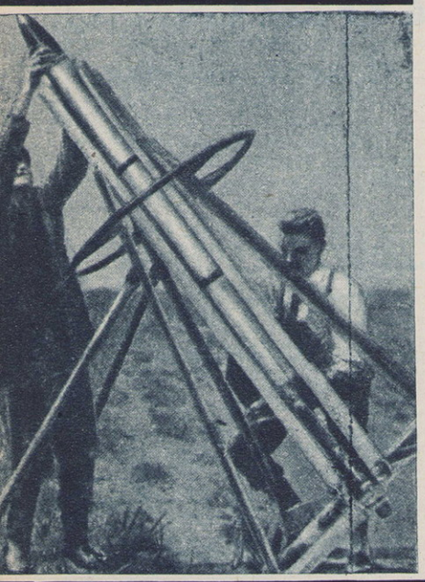
— **Badania w strefach niebezpiecznych,** praktycznie — w strefach wybuchów jądrowych, w obszarach skażonych radioaktywnie itp. Podczas próbnych wybuchów jądrowych wyrzucane są rakiety sondujące salwami w niewielkich odstępach czasu, dokonując pomiarów w strefie niebezpiecznej, z uwzględnieniem rejestracji zmienności zjawisk.

Badania przy pomocy rakiet dokonywane są już w niektórych krajach systematycznie, podobnie jak badania przy pomocy sond balonowych; uzyskiwane w ten sposób dane służą meteorologii praktycznej. Niezależnie od tego wykonuje się badania sporadyczne, mające na celu przeprowadzenie jakiegoś ograniczonego programu pomiarów. Taki sondaż służy zazwyczaj tylko celom naukowym. Wykonywane są również sporadyczne wzloty dla celów meteorologicznych, wtedy, gdy chodzi o uzyskanie danych dla celów praktycznych w związku z jakimś określonym zadaniem.

Rakietami meteorologicznymi nazywane są rakiety, wykonujące pomiary dla celów meteorologii praktycznej. Ograniczają się one do pomiarów na ogół następujących wielkości: temperatury, ciśnienia i gęstości powietrza, oraz siły i kierunku wiatrów. Często dana rakieta przeprowadza pomiar tylko niektórych z tych wielkości.

Rakietami sondującymi (lub niekiedy geofizycznymi) nazywane są rakiety, wykonujące pomiary dla celów naukowych. Badania takie prowadzą przeważnie uniwersytety lub instytuty naukowe. Badania te są bardzo różnorodne i dotyczą zarówno atmosfery ziemskiej, samej Ziemi (magnetyzmu, grawitacji itp.), jak i Słońca, promieniowania kosmicznego, rozprzestrzeniania się fal radiowych, zagadnień biologicznych. Przedłużeniem tych badań są badania przy pomocy sztucznych satelitów.

Rakiety sondujące stają się coraz bardziej nieodzownym narzędziem badań współczesnego geofizyka, fizyka i astronoma. Równocześnie rośnie znaczenie pomiarów meteorologicznych na dużych wysokościach. Jeśli dziś konwencje międzynarodowe zobowiązują wszystkie państwa do prowadzenia pomiarów meteorologicznych do pewnej wysokości, należy się liczyć z tym, że granica tej wysokości będzie z czasem podwyższana i użycie rakiet do tych celów stanie się niebawem powszechną koniecznością. Sprawy nie załatwia bowiem fakt prowadzenia tych badań przez niektóre bardziej zaawansowane kraje; przy pomiarach typu geofizycznego ważna jest równomierna sieć punktów pomiarowych na całej kuli ziemskiej.



Wyżej: Rakieta pocztowa na wyrzutni (NRF). Niżej: Tak się zwykle zaczyna — rakieta amatorska zbudowana przez Andrzeja Łyżwę (pierwszy z prawej) i jego kolegów — przed startem.

Mgr inż. JACEK WALCZEWSKI

Start radzieckiej rakiety amatorskiej SP-1 o pułapie 170—250 m, zbudowanej przez modelarzy z Kostino pod Moskwą.

Wykaz typów rakiet meteorologicznych i sondujących obejmuje dziś 50 pozycji. Różnorodność konstrukcji, związana z różnorodnością zadań, jest znaczna. Ceny rakiet wahają się w zależności od wielkości i wyposażenia od 400 do kilkudziesięciu tysięcy dolarów.

RAKIETY DLA REGULACJI PROCESÓW POGODOWYCH

Znany jest fakt, iż przy pomocy pewnych bodźców mechanicznych (fale dźwiękowe) lub chemicznych (rozpylenie odpowiednich substancji) można w określonych warunkach wywołać w atmosferze zjawiska takie, jak kondensacja pary wodnej. Źródłem bodźca może być samolot, może być też rakieta, co niekiedy jest wygodniejsze ze względów użytkowych. Możliwości praktycznych zastosowań są tu różnorodne i daleko sięgające — dotychczas jednak, o ile mi wiadomo, wykonywane są prace praktyczne dwojakiego rodzaju:

— **Wywoływanie sztucznych opadów podczas suszy**

— **Zapobieganie katastrofalnym opadom gradowym**

Prace tego rodzaju prowadzone są w ZSRR, USA, Francji, Włoszech, Płd. Afryce, Kanadzie i Australii. Jak dalece sprawy te są zaawansowane, można wnosić z faktu — według doniesień prasy brytyjskiej — Włochy produkują już masowo rakiety przeciwgradowe, eksportując je do szeregu krajów.

W Polsce do doświadczeń z tego zakresu przewidziana była jedna z wersji rozwojowych rakiety „RM-1".

Ta dziedzina zastosowania rakiet jest niewątpliwie bardzo ważna i czeka ją poważny rozwój.

RAKIETY DLA RATOWNICTWA MORSKIEGO I GÓRSKIEGO

Znane są następujące typy rakiet ratowniczych:

— **Górskie** — do strącania lawin śnieżnych i niebezpiecznych nawisów. Są one stosowane w Alpach i w górach USA.

— **Morskie** — do przerzucania lin z brzegu na statek lub odwrotnie przy wzburzonym morzu; również znane w Polsce — z importu.

— **Morskie** — do uspokajania wzburzonego morza przy pomocy warstwy oleju. Olej rozpylany jest przez rakietę w locie. Charakterystyka niemieckiej rakiety tego typu: zasięg 270 m, pojemność 1,14 l oleju; zastosowanie: ułatwienie akcji ratunkowej, ułatwienie wodowania samolotom lub śmigłowcom.

RAKIETY POCZTOWE

Próby z takimi rakietami mają wieloletnią tradycję, sięgającą jeszcze czasów I Wojny Światowej. Ostatnio, szczególnie dużą aktywność w tej dziedzinie przejawia NRF, zamierzając uruchomić regularną dostawę poczty rakietami na wyspy Morza Północnego po pierwszych udanych doświadczeniach. Mówi się nawet o liniach dalekosiężnych (NRF — Włochy). W USA produkuje się rakietę, mającą spełniać zadania podobne do pocztowych — jest to wojskowa rakieta zaopatrzeniowa „Lobber" o zasięgu 10 km i ciężarze użytecznym 60 kG.

Niewątpliwie poczta rakietowa ma sens tylko w pewnych określonych warunkach, gdyż przy obecnym poziomie tele- i radiotechniki opłacalność użycia rakiet do przesyłania wiadomości jest problematyczna. Wydaje się, że większe usługi mogą oddać rakiety przy przesyłaniu małowymiarowych ładunków (np. koncentraty żywnościowe, lekarstwa) w warunkach nietypowych (np. powódź), gdy korzystanie z normalnej sieci komunikacji i łączności jest niemożliwe lub utrudnione.

W każdym razie odnotować należy fakt, że zainteresowanie pocztą rakietową istnieje nadal w wielu krajach.

RAKIETY AMATORSKIE

Rakietnictwo (termin określający technikę rakietową używany powszechnie w kołach specjalistów — przyp. red.) amatorskie, jakkolwiek nie posiada znaczenia użytkowego nie powinno być lekceważone ze względu na swe walory dydaktyczne i znaczny zasięg społeczny. Rakietnictwo amatorskie zwane jest u nas często „modelarstwem rakietowym", co uważam za niewłaściwe, gdyż rakieta, duża czy mała, jest jednak zawsze rakietą; może być najwyżej mniej lub bardziej prymitywnie wykonana. Gdyby pamiętano o tym fakcie, może inaczej, bardziej poważnie podchodzono by do ruchu „małego rakietnictwa". Rakiety budowane są przez amatorów w wielu krajach — u nas również ostatnio młodzież coraz liczniej próbuje swoich sił w tym zakresie. Konstrukcje amatorskie nie służą celom praktycznym, dają jedynie możność wyżycia się technicznego w kierunku bardzo pouczającym i posiadają niekiedy wcale ładne osiągi. Dlatego ruchowi amatorskiemu przypisuje się duże znaczenie w dziedzinie popularyzacji wiedzy rakietowej i w ogóle technicznej. Jednak rakietnictwo amatorskie tylko wtedy spełnia swą pozytywną rolę, jeśli jest właściwie kierowane — w przeciwnym wypadku rola jego jest destrukcyjna: powoduje kalectwo lub nawet śmierć, oraz szkody materialne.

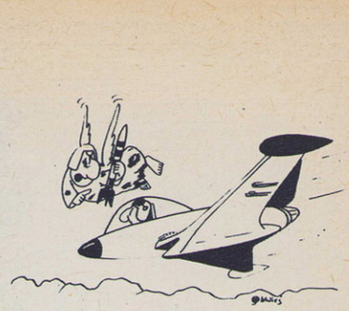
Przykłady pozytywne: kluby rakietowe w Związku Radzieckim kierowane przez doświadczonych instruktorów, którzy rakiety znają nie tylko z książek; w wyniku — ciekawe konstrukcje bez nieszczęśliwych wypadków. W USA — kursy dla amatorów, organizowane przez poważne ośrodki rakietowe, wprowadzenie świadectw - uprawnień, opieka ze strony Towarzystwa Rakietowego.

Przykłady negatywne: „dzikie" eksperymenty powodujące liczne szkody. W jednym tylko numerze niemieckiego „Raketenbrief" można znaleźć opisy trzech wypadków; skutki: w jednym — urwanie ręki, w drugim — poranienie dwóch osób, w trzecim — pożar (szkody 50 000 dolarów).

A więc rakietnictwo amatorskie jest faktem, jako część rakietnictwa cywilnego. Jego pozytywna rola zależy od sposobu pokierowania nim i organizacyjnego ustawienia. W naszych warunkach funkcje te ma spełniać nowo powstały Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki.

*

Jak widać z powyższego krótkiego przeglądu, współczesna technika rakietowa znajduje liczne i konkretne zastosowania pokojowe. Dziedzina ta zasługuje na szczególną uwagę, gdyż może być z powodzeniem i pożytkiem rozwijana w warunkach krajowych. Cywilne typy rakiet mogą bowiem spełniać swą rolę nawet wtedy jeśli nie są maksymalnie wydoskonalone technicznie, a zatem kosztów ich produkcji nie da się porównać z kosztami rakiet wojskowych.

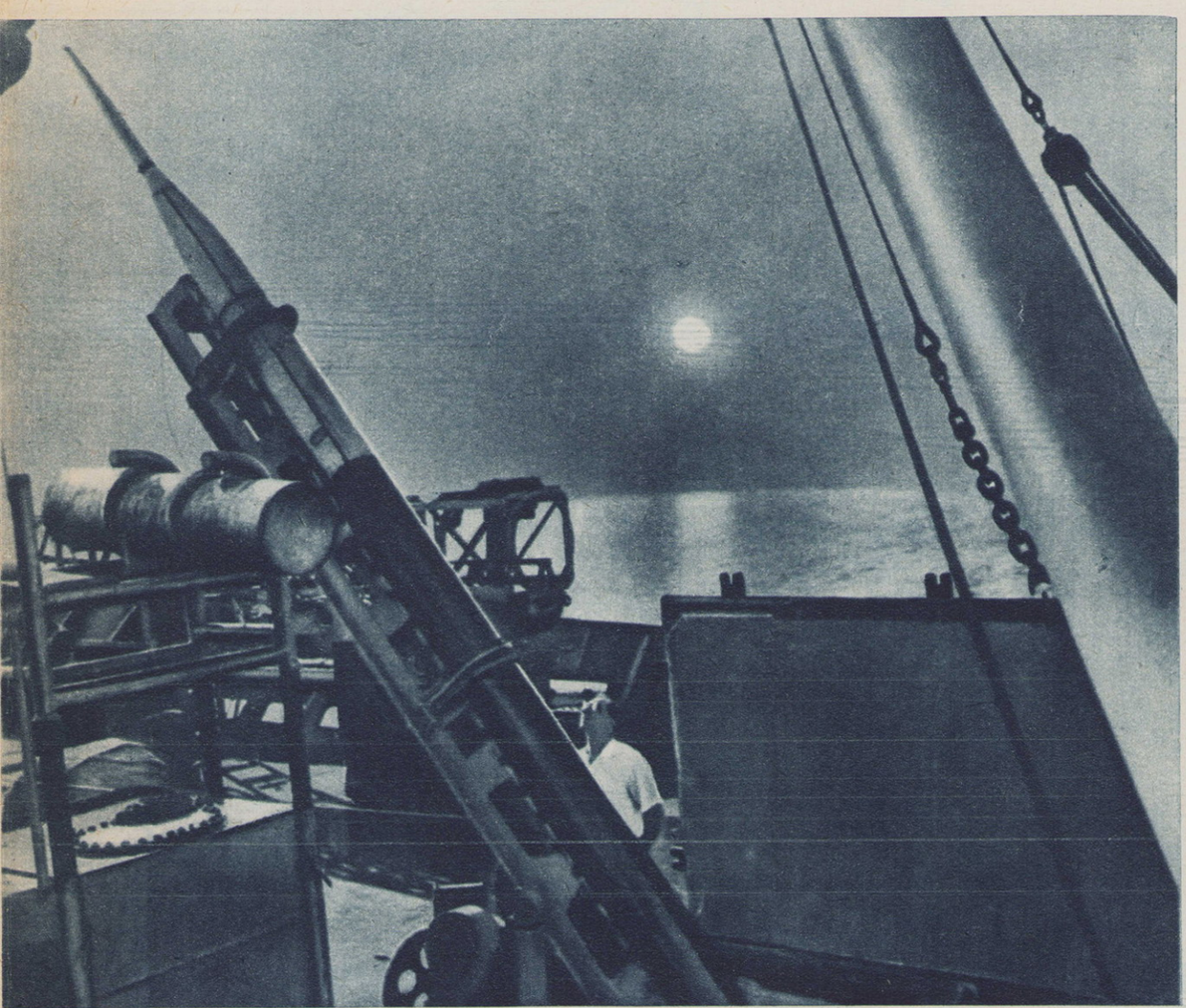


— Twoje synu?!

Największe wymagania stawia konstruktorowi i technologowi grupa pierwsza — rakiety meteorologiczne i sondujące. Jednakże wymagania te dotyczą głównie wskaźników ciężarowych ze względu na wymagany wysoki pułap tych rakiet — nie stawia się natomiast zbyt wysokich żądań odnośnie dokładnego zachowania przewidzianego kształtu toru, ponadto nie stosuje się kierowania w locie.

W pozostałych grupach rakiet cywilnych nie są znów tak istotne wskaźniki ciężarowe (lekkość) konstrukcji ze względu na stosunkowo niskie wymagane osiągi. Rozwój cywilnej techniki rakietowej wymaga również uregulowania szeregu spraw organizacyjnych i prawnych, co wiąże się ze specyfiką użytkowania rakiet.

Rakieta meteorologiczna na pokładzie radzieckiego „statku pogody" — „Szokalski"



CO CZYTAĆ

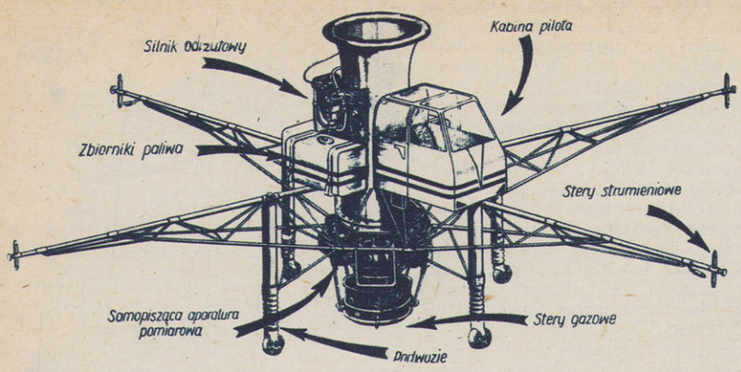
SKRZYDŁA NASZEJ MŁODOSCI. Eugeniusz Banaszczyk. Okładkę projektował A. Werka. Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia". Warszawa 1960. Wydanie I. Nakład 10 000 + 260 egz. Str. 199, fot. i rys. 72. Cena zł 15.

Książeczka ma za zadanie poinformować tak zwanego „laika" w sposób przystępny i zarazem lekki o całokształcie lotnictwa. „Rozwija się ono — pisze autor — tak szybko, że wszystko to, co pisano o nim jeszcze kilkanaście, czy nawet kilka lat temu, dzisiaj jest nieaktualne, przestarzałe. Prawdę mówiąc, lotnictwo dopiero obecnie, od chwili wprowadzenia napędu odrzutowego, święci swe wielkie, prawdziwe narodziny. Dlatego też w książce mniej będziemy zajmować się przeszłością lotnictwa, więcej zaś jego teraźniejszością".

Zgodnie z tą zapowiedzią tylko dwa rozdziały poświęcone są historii aeronautyki, a w następnych pięciu mamy opis współczesnych samolotów komunikacyjnych, lotnictwa specjalnego (nauka, przemysł, rolnictwo, służba zdrowia), sportowego (spadochroniarstwo, szybownictwo, sport samolotowy oraz śmigłowcowy, balony) i lotnictwa wojskowego. W ostatnim rozdziale pokrótce omówione są zagadnienia przyszłości lotnictwa: walka z barierą cieplną, samoloty pionowego startu, kosmiczne i atomowe.

J. KOWNACKI

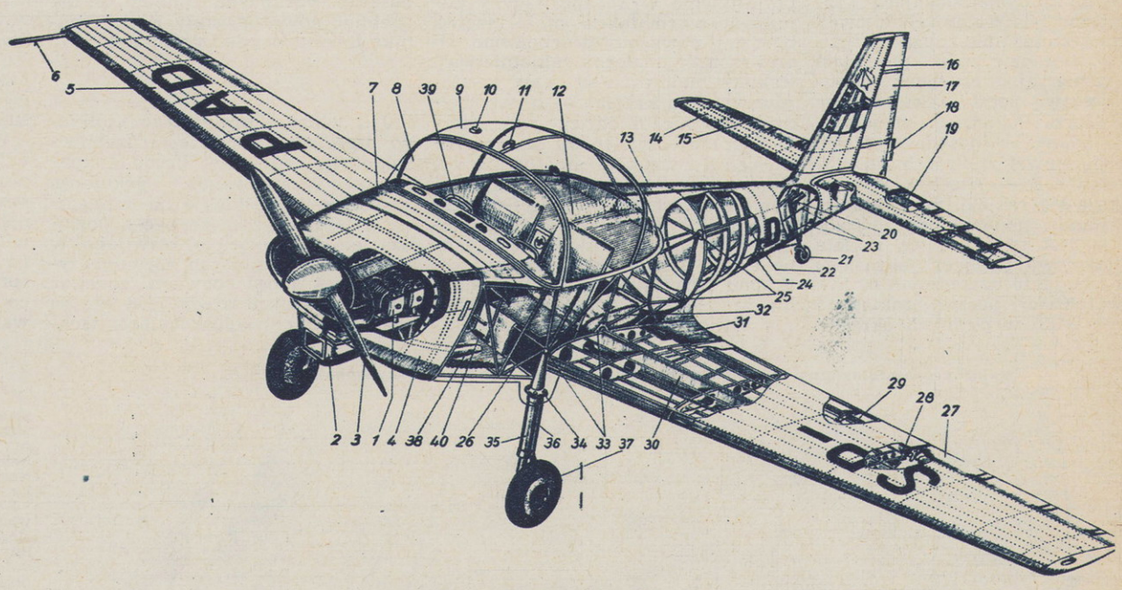
WSPÓŁCZESNE APARATY



„TURBOLOT"

Radziecki aparat doświadczalny pionowego startu.

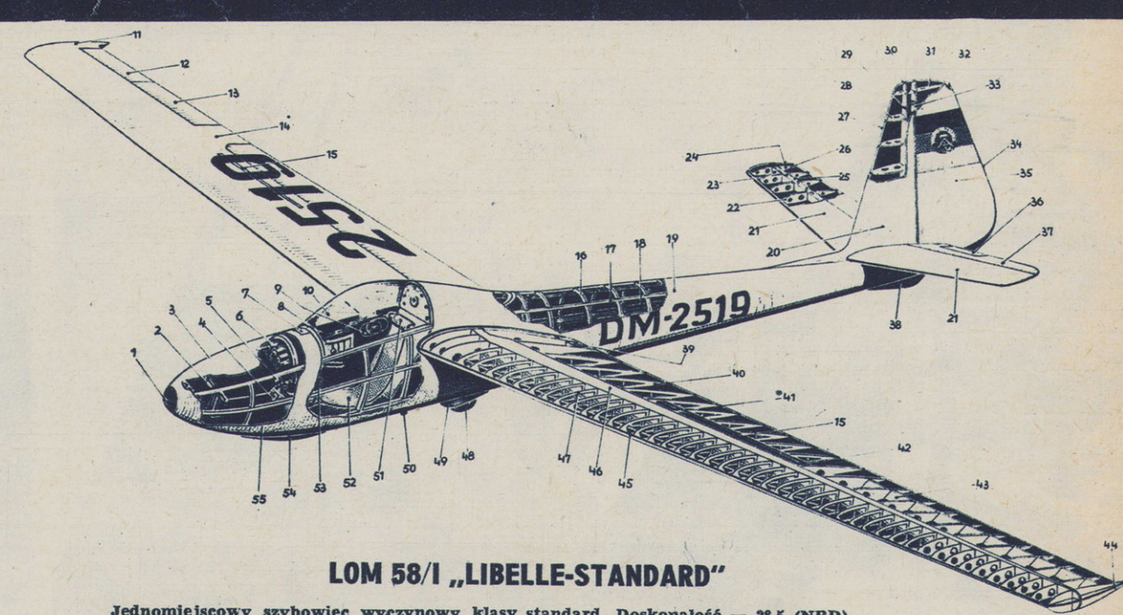
OZNACZENIA: 1, 2, 3 — Zespół śmigło-silnikowy, 5 — Skrzydło, 6 — Rurka spiętrzeniowa, 7 — Wziernik, 8, 9, 10, 11 — Osłona kabiny z wentylacją, 12 — Bagażnik, 13 — Prowadnica osłony, 14 — Statecznik poziomy, 15 — Ster wysokości, 16 — Statecznik pionowy, 17 — Ster kierunku, 18 — Blaszka wyważająca, 19 — Dźwigar, 20 — Automatyzator, 21 — Koło ogonowe, 22, 23 — Napędy sterów, 24, 25, 26 — Konstrukcja kadłuba, 27, 28 — Lotki z napędami, 29 — Klapy do lądowania, 30 — Dźwigar główny, 33, 34 — Węzły mocujące, 35, 36, 37 — Podwozie główne, 38 — Podłoga, 39, 40 — Sterownice.



PZL-102 „KOS"

Dwumiejscowy samolot sportowo-turystyczny z silnikiem 65—90 KM. Prędkość przelotowa 150—175 km/h. Zasięg 450—625 km (Polska)

OZNACZENIA: 1, 6 — Przyrządy pokładowe, 2, 4 — Pedały przestawialne, 3, 16, 17, 19, 50 — Konstrukcja kadłuba, 5, 36 — Klapka wyważająca, 7, 9 — Wentylacja, 8, 10 — Odrzucana osłona, 11, 44 — Wrzeciona, 12, 13 — Lotki dzielone, 14, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47 — Konstrukcja skrzydeł, 15, 53 — Hamulce aerodynamiczne, 18 — Linki sterowe, 20, 21 — Stateczniki, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34 — Konstrukcja usterzenia, 35, 37 — Stery, 32 — Światło pozycyjne, 38 — Zderzak, 48, 49 — Koło z osłoną, 51, 52 — Siodełko przestawialne, 54 — Płoza, 55 — Podłoga.

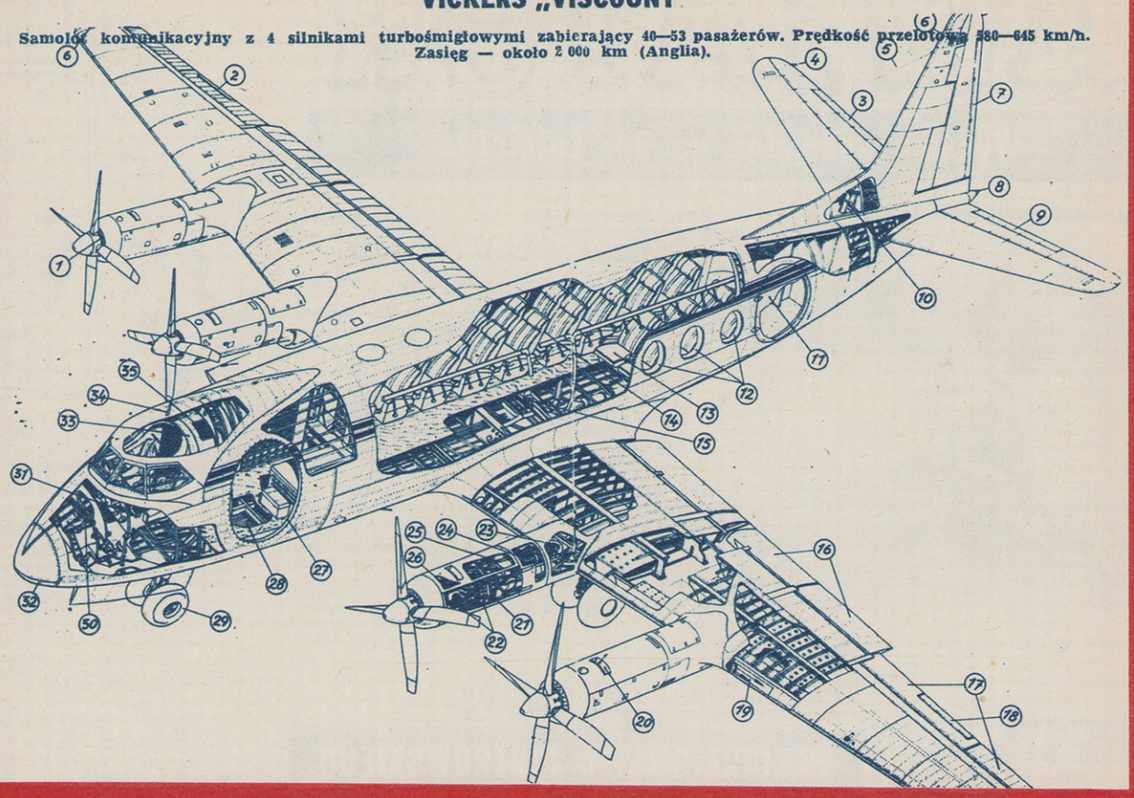


LOM 58/I „LIBELLE-STANDARD"

Jednomiejscowy szybowiec wyczynowy klasy standard. Doskonałość — 28,5 (NRD).

VICKERS „VISCOUNT"

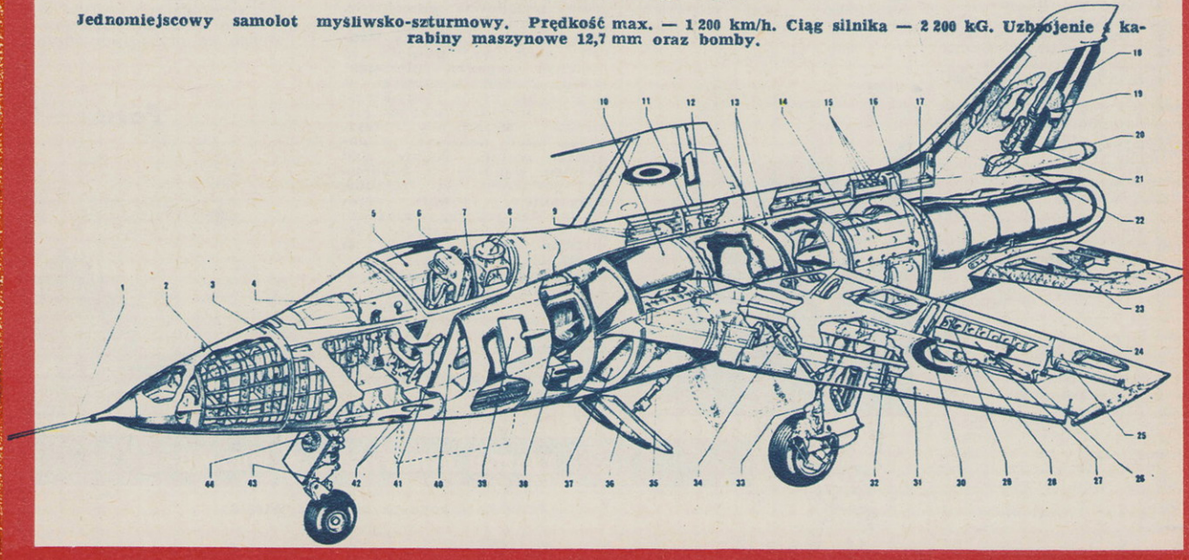
Samolot komunikacyjny z 4 silnikami turbośmigłowymi zabierający 40—53 pasażerów. Prędkość przelotowa 380—645 km/h. Zasięg — około 2 000 km (Anglia).



OZNACZENIA: 1, 20, 21, 22, 24, 25, 26 — Zespół śmigło-silnikowy, 2, 3, 7, 9, 18 — Klapki wyważające, 4 — Instalacja odgromowa, 5 — Antena, 6, 10, 19, 23 — System przeciwoblodzeniowy, 8 — Światło pozycyjne, 11 — Drzwi, 12 — Okna będące wyjściami zapasowymi, 13 — Fotele pasażerskie, 14 — Chłodzenie kabiny, 15, 16 — Klapy, 17 — Lotki dzielone, 27 — Przedział gospodarczy załogi, 28— Komora bagażowa, 29 — Zespół kół przednich, 30 — Zespół sterownic, 31 — Wolant pierwszego pilota, 32 — Antena ILS, 33 — Ciśnieniowa kabina załogi, 34 — Antena UKF, 35 — Stanowisko radiooperatora.

BREGUET-1001 „TAON"

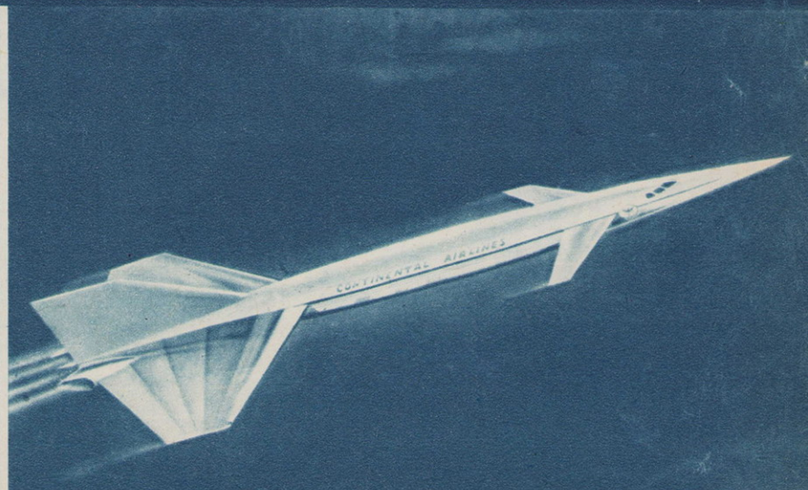
Jednomiejscowy samolot myśliwsko-szturmowy. Prędkość max. — 1 200 km/h. Ciąg silnika — 2 200 kG. Uzbrojenie 4 karabiny maszynowe 12,7 mm oraz bomby.



OZNACZENIA: 1 — Czujnik anemometryczny, 2, 8 — Osprzęt radiowy i radionawigacyjny, 3, 17, 41 — Konstrukcja kadłuba, 4 — Miejsce pilota, 5 — Osłona kabiny, 6 — Fotel wyrzucany, 7 — Pancerz, 9, 12 — Napędy sterów, 10, 40 — Wloty powietrza, 11 — Układ ciśnieniowy, 13, 37 — Zbiornik paliwa, 14, 16 — Silnik turboodrzutowy, 15 — Układ elektryczny, 18, 79 — Ster kierunku, 20 — Spadochron hamujący, 21, 22, 24, 28 — Serwomechanizmy, 23 — Usterzenie płytowe, 25 — Lotki, 26, 27 — Spoilery, 29, 30 — Klapy, 31, 32 — Skrzele wysuwane, 33, 34 — Podwozie główne, 35, 36 — Hamulce

Największy śmigłowiec świata, radziecki Mi-6.

Projekt atomowego samolotu komunikacyjnego niedalekiej przyszłości.



AWIATOR

Wydanie specjalne na Dni Lotnictwa

Pod redakcją IKARUSA

Utoczkin na swym aeroplanie z Mary Mrozińską

Nasz komentarz

TYDZIEŃ POPISÓW UTOCZKINA

TYDZIEŃ awiatyczny należałoby właściwie nazwać tygodniem popisów Utoczkina. Nie dawał on po prostu przyjść do wzlotu innym.

Mówią, że Utoczkin jest znakomitym pilotem. Niewątpliwie, ale nie tylko to. Miał aparat doskonały, precyzyjny.

W Utoczkinie uderza niesłychana łatwość i prostota wzlotów i zlotów. W jego ręku aeroplan — to prawie powóz czy samochód, zajeżdżający do dworu po gości. Wzbudza taką ufność i pewność, że tylko z początku imponowali śmiałkowie, którzy puszczali się z nim, jako pasażerowie. Potem — stało się to prawie udziałem łatwym i banalnym wszystkich — nawet niewiast — którzy sto rubli wyłożyć mogli. Sensację wzbudzali już tylko zaledwie wielopudowi pasażerowie, pod którymi aeroplan dyszał ciężko i latał bardzo krótko.

W tym poczuciu łatwości i naturalności lotnictwa tkwi najtrwalsze wrażenie ostatnich popisów. Na zasadzie wieści z daleka — wierzyliśmy tylko, że można szybować w powietrzu niby ptakami olbrzymimi i potwornymi. Dziś — wiemy, że tak jest istotnie.

(„Tygodnik Ilustrowany" — 1910 r.)

DLACZEGO EPOKOWY WYNALAZEK PIOTROWSKIEGO PRZESZEDŁ BEZ ZBUDZENIA WIĘKSZEJ UWAGI?

PIERWSZYM odkrywcą Ameryki był Polak, Jan z Kolna. Pierwszym wynalazcą machiny latającej był Polak, Łukasz Piotrowski.

Piotrowski żyjący w wieku XVII, zbudował przyrząd, na którym potrafił wzbić się w górę, przelecieć nad dachami najwyższych domów krakowskich, spaść bez szwanku na rynek, a zabawiwszy tu czas pewien, unieść się znów w powietrze i tą samą drogą na miejsce wzlotu powrócić.

Wiarogodność faktu, spełnionego publicznie, w oczach tłumów tysiącznych i stwierdzonego świadectwami współczesnych kronikarzy, nie ulega podejrzeniu. Wyklucza też podejrzenie osobistość Piotrowskiego, który był profesorem akademii krakowskiej, uczonym gramatykiem, fizykiem i ekonomistą, trochę nawet poetą i dramaturgiem, słowem mężem czcigodnym, celującym wiedzą i prawością charakteru.

Dlaczego epokowy jego wynalazek poszedł bez zbudzenia większej uwagi, poczytany snać za zwykły „figiel" mechaniki? Dlaczego i później nikt się nim nie zajmował? Dlaczego sam nawet wynalazca tajemnicą swego wynalazku z nikim się nie podzielił i do grobu ją z sobą zabrał?

Wiele jest powodów tego niepojętego gdzie indziej i kiedy indziej faktu. Najpierw charakter ówczesnego społeczeństwa naszego, którego uwagę pochłaniały wyłącznie wojny i spór o władzę szlachty z królem. Następnie, zawierucha ogólna, wywołana najazdem szwedzkim, który zaraz potem nastąpił. Wreszcie, opanowanie akademii przez żywioły, wszelkiemu postępowi wrogie, którym latanie po powietrzu wydać się mogło rzeczą antyreligijną i bezbożną, Bóg bowiem dając człowiekowi nogi, a odmawiając skrzydeł, wyraźnie mu jego przeznaczenie wskazał...

Zmarnował się przeto wynalazek wielkiej doniosłości, twórca jego przeszedł do potomności wyłącznie jako gramatyk i rymopis, i narodziny awiatyki o trzy wieki blisko zostały opóźnione.

Mimo to w annałach awiatyckich nazwisko Łukasza Piotrowskiego na pierwszym miejscu błyszczeć powinno.

(„Tygodnik Ilustrowany" — 1909 r.)

OLBRZYMI PTAK NAD WARSZAWĄ

NARESZCIE Warszawa przekonała się, że ludzie latają.

Otóż wczoraj (13 sierpnia) wieczorem koło godz. 7 ukazał się nad miastem naszym olbrzymi ptak, który płynął wysoko w przestworzach ponad domami, ulicami i placami.

Tym ptakiem fantastycznym był pan Scipio del Campo.

Wzniósł się on na lotnisku i niespodziewanie dla wszystkich po kilku efektownych ewolucjach znikł z oczu zdziwionych widzów.

Wśród publiczności powstał entuzjazm nie do opisania. Z zachwytem i niepokojem zarazem oczekiwano powrotu śmiałego lotnika. Wreszcie po 10 minutach wrócił na lotnisko i wylądował w miejscu, gdzie się wzniósł.

Hr. Scipio leciał na wysokości 400—500 metrów w przeciągu 17 minut. Z lotniska popłynął ponad dzielnicą Mokotowską, Nowym Światem ku Wiśle. Zakreśliwszy wielki łuk w powietrzu powrócił Placem Teatralnym, ulicą Leszno, Marszałkowską na lotnisko. Na ulicach Warszawy lot ten zrobił ogromne wrażenie.

(„Lotnik i Automobilista" — 1911 r.)

Telegrafem z Petersburga

REKORD ŚWIATA PIOTROWSKIEGO

NA konkursie lotniczym w Petersburgu por. Grzegorz Piotrowski, Polak, zdobył dn. 5 września wszechświatowy rekord. Bez wszelkich przygotowań i zapowiedzi, bez statku konwojującego, przeleciał przez zatokę Newską i Kiellowinga do Kronsztatu, gdzie wylądował szczęśliwie. Jest to odległość znacznie większa, niż z Calais do Douvru. „Now. Wr." powiada, że „jest to wypadek pierwszorzędny i czyn bohaterski w historii nie tylko rosyjskiego, ale i wszechświatowego lotnictwa". Mieszkańcy Petersburga mieli wrażenie, że powietrze zostało zdobyte. Nad miastem wznosiły się podobne do jesiotrów czy rekinów dirigeable'e, fruwały aeroplany. Matyjewicz, w dwa dni potem, wzniósłszy się na 1 000 metrów spadł i zabił się na miejscu.

Piotrowskiemu urządzono w Kronsztacie nadzwyczajne owacje. Oficerowie marynarki wydali na jego cześć bankiet. Na placu, gdzie wylądował, postanowiono postawić pomnik, noszono go na rękach. Porucznik wygłosił odczyt o aeroplanach.

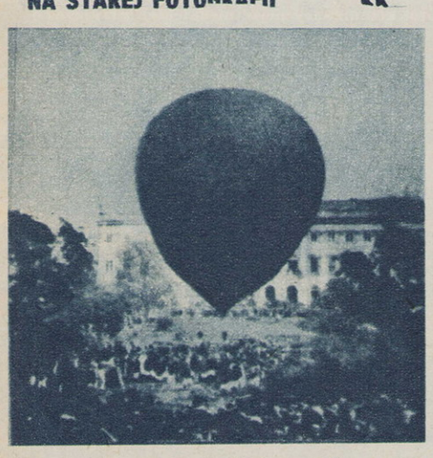
(„Świat" — 1910 r.)

G. Piotrowski

Farman-4 P. Zołotowa

Oto historyczny już dziś samolot Farman-4 z roku 1910 ale... zbudowany w... 1957 r. Rekonstrukcji dokonał i maszynę tę zbudował nestor-pilot Paweł Zołotow z Lublina. Obecnie samolot znajduje się w Muzeum Techniki NOT we Wrocławiu.

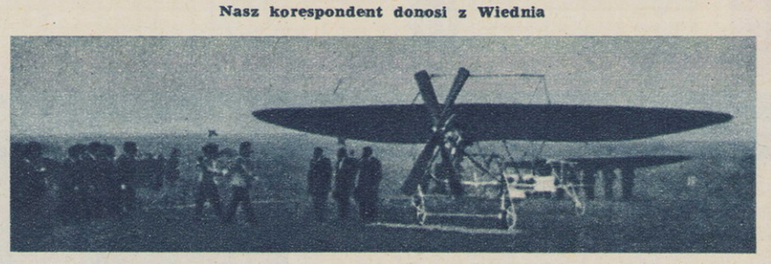
LOTNICTWO NA STAREJ FOTOGRAFII



Przedstawiamy dziś Czytelnikom jedno z najstarszych zdjęć lotniczych w Polsce, które przedstawia wzlot balonu w 1872 r. sprzed Pałacu Kazimierzowskiego w Warszawie (Uniwersytet).

TYDZIEŃ AWIATYCZNY W WIEDNIU

Nasz korespondent donosi z Wiednia



Aeroplan Aquila z silnikiem 70 KM konstrukcji inż. H. Brzeskiego. Ogląda go cesarz Franciszek Józef w Wiener-Neustadt.

POLSKA technika na polu awiatyki niewiele dotychczas zrobiła. Mamy kilka modeli wykończonych, kilka w robocie, parę wynalazków lotniczych, gruntownie jeszcze nie zbadanych; na polach Francji i Rosji latają pierwszorzędni polscy lotnicy (Brandel, Grzegorz Piotrowski) — wszystko to jednak jest odrobiną w porównaniu z awiatycznym dorobkiem takich np. narodów, jak Francuzi.

Duży krok naprzód uczynił inż. Henryk Brzeski, niezwykłego polotu elektrotechnik, który skonstruował motor do aeroplanu i konstrukcję swą okazał znawcom na polach lotniczych (Flugfeld) Wiener-Neustadtu.

Cesarz Franciszek Józef — podczas swych odwiedzin meetingu lotniczego pod Wiener-Neustadt — bardzo zainteresował się tym aeroplanem, a osobliwie właśnie motorem „Iskra", pomysłu inż. Brzeskiego. Motor „Iskra" jest nadzwyczaj silnej budowy i zupełnie od dotychczasowych konstrukcji odmienny. Cesarz szczegółowo wypytywał inż. Brzeskiego o konstrukcję motoru i aeroplanu, wyraził swe zadowolenie, że Polacy wzięli się do pracy na polu awiatyki i życzył im na tej drodze powodzenia. Motor inż. Brzeskiego nabyła na licencję wszechświatowa firma Deimlerów w Wiener-Neustadt. Inż Brzeski, jako wynalazca, nie jest bynajmniej nowicjuszem: jest on — między innymi — również wynalazcą lampy łukowej elektrycznej pn. „Iskra", oraz dyfferencjału do automobilu. Wynalazki te wejdą w życie w najbliższym czasie, gdyż celem ich eksploatacji zawiązał inż. Brzeski spółkę z inż. Fr. Drobniakiem i inż. Stanisławem Epsteinem.

(„Świat" — 1910 r.)

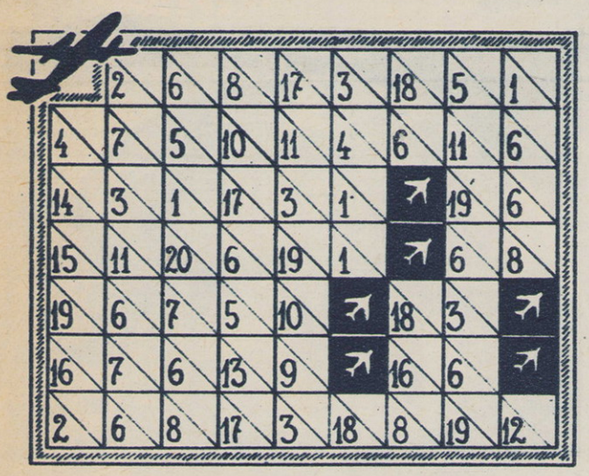
Seweryn Goszczyński donosi z Tatr

GÓRAL PRZEDSIĘWZIĄŁ TAJEMNICE LATANIA

NIEDAWNO jeden góral przedsięwziął tajemnicę latania. Kilka lat poświęcił on wymyśleniu i zrobieniu skrzydeł. Mniejsze próbki zadowalały go i utwierdzały w zamiarze: przyszła wreszcie chwila próby na większą skalę. Zaczął od dachu własnej chaty i poszło mu pomyślnie; to go ośmieliło na większą wysokość. W tym celu wyszedł na skałę znacznej wysokości, rozpuścił swoje skrzydła, wzleciał, ale nie mógł utrzymać się długo w potrzebnej równowadze, spadł na ziemię nie po ptaszemu i obie nogi złamał.

(„Dziennik podróży do Tatr" — 1832 r.)

KONKURS NA DNI LOTNICTWA



12	6	8	17	3	18	5	1	
4	7	5	10	11	4	6	11	6
14	3	1	17	3	1		19	6
15	11	20	6	19	1		6	8
19	6	7	5	10		18	3	
16	7	6	13	9		16	6	
2	6	8	17	3	18	8	19	12

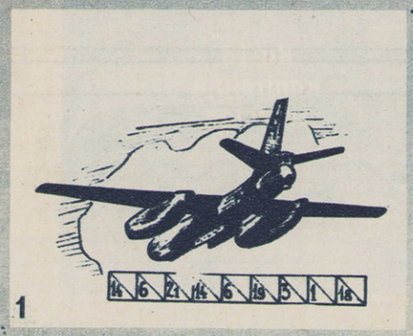
KONKURS polega na odczytaniu aktualnego hasła, zaszyfrowanego w diagramie. Aby jednak to uczynić, należy odgadnąć znaczenie poszczególnych rysunków i zastąpić umieszczone pod nimi cyfry odpowiednimi literami, przy czym jednakowe cyfry odpowiadają jednakowym literom. Dla odczytania hasła wystarczy nad cyfry diagramu wstawić odpowiadające im litery.

Celem ułatwienia szybkiego rozwiązania konkursu podajemy znaczenie rysunków pomocniczych:

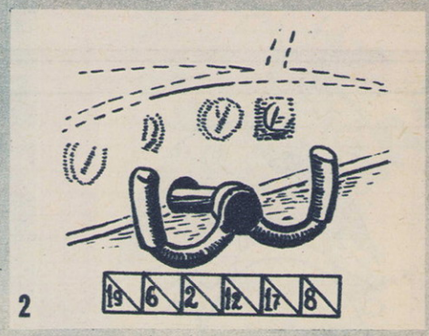
1. Rodzaj samolotu wojskowego. 2. Nazwa urządzenia sterowniczego. 3. Nazwa państwa, którego linie lotnicze posiadają przedstawiony na rysunku symbol. 4. Układ szybowca lub samolotu. 5. Nazwa polskiego szybowca. 6. Typ radzieckiego śmigłowca (bez numeru). 7. Nazwa państwa, którego samoloty państwowe oznaczone są przedstawionym na rysunku znakiem rozpoznawczym. 8. Układ myśliwskiego samolotu odrzutowego.

Za prawidłowe rozwiązanie konkursu przeznaczamy drogą losowania następujące nagrody: aparat radiowy „Eltra", aparat fotograficzny „Start", zegarek na rękę, przeloty samolotami PLL „LOT" na dowolnej trasie krajowej, komplet cyrkli, teczkę aktówkę oraz 40 najnowszych książek lotniczych.

Rozwiązania należy nadsyłać **tylko na kartkach pocztowych** do dnia 1 października br. na adres: Redakcja „Skrzydlata Polska", Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, z dopiskiem „Konkurs".

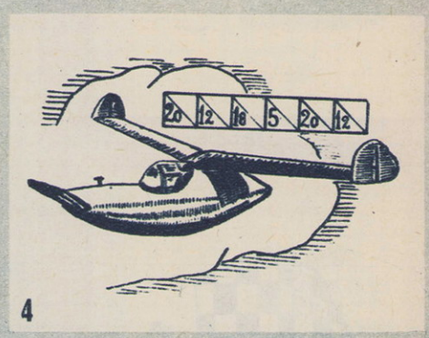


1

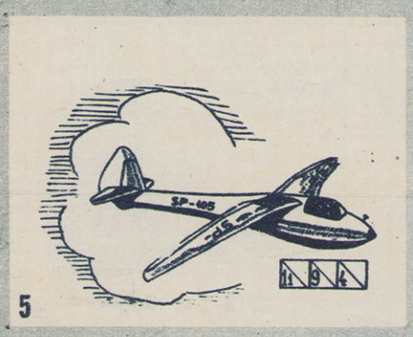


2

3

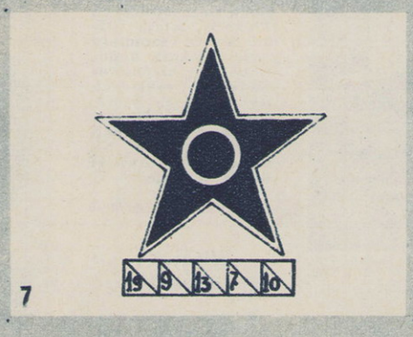


4

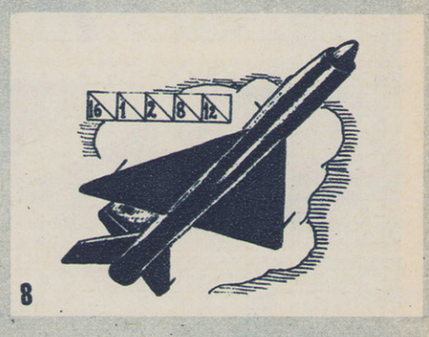


5

6

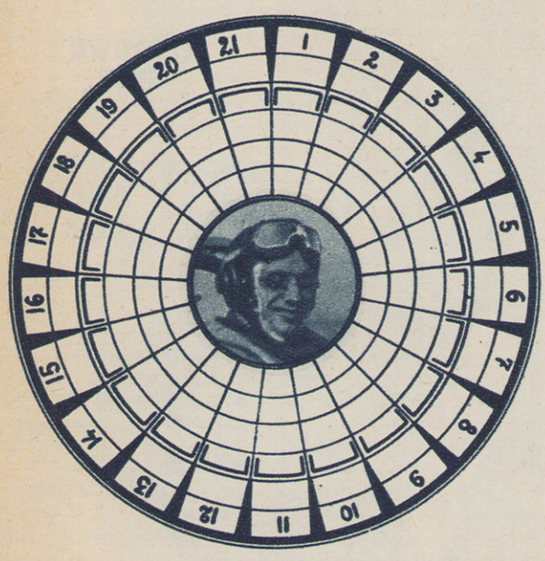


7



8

KOŁÓWKA Z PILOTEM



Do podanego diagramu należy wpisać dośrodkowo 21 sześcioliterowych wyrazów o podanym niżej znaczeniu. Litery zawarte w oznaczonych polach, czytane kolejno, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1. Sportowy pilot polski, mistrz samolotowy z r. 1955. 2. Układ kół podwozia, gdy umieszczone są one jedno za drugim. 3. Zespół procesów atmosferycznych kształtujących się nad danym obszarem. 4. Aparaty latające lżejsze od powietrza. 5. Pilot radziecki, który w roku 1937 ustanowił światowy rekord odległości. 6. Członek załogi statku powietrznego. 7. Państwo, którego samoloty wojskowe mają w znaku rozpoznawczym liść klonu. 8. Dwaj pionierzy lotnictwa amerykańskiego. 9. Szybowiec polskiej konstrukcji. 10. Część radiostacji. 11. Figura akrobacji lotniczej. 12. Część spadochronu. 13. Część śmigła. 14. Miasto powiatowe w woj. rzeszowskim, siedziba aeroklubu regionalnego. 15. Dodatkowy ładunek w sterowcach i balonach dla umożliwienia zmiany wysokości. 16. Czasokres pracy silnika lub płatowca. 17. Lot po linii krzywej, służący do zmiany kierunku lotu. 18. Pilot polski, zwycięzca w Challenge w roku 1932. 19. Nazwa hiszpańskiego przedsiębiorstwa transportu lotniczego. 20. Inżynier i pilot polski, współtwórca samolotów RWD. 21. Poprzeczny przekrój skrzydła.

Za prawidłowe rozwiązanie rozlosowane zostaną książki lotnicze. Termin nadesłania odpowiedzi — 1.X.1960 r.

WK

WYDAJĄ

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).

Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

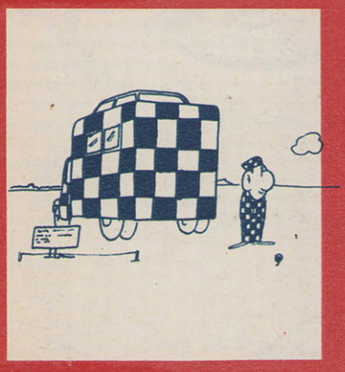
Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia spoza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 25.VIII. 1960 R. Zam. 5535/C C-52

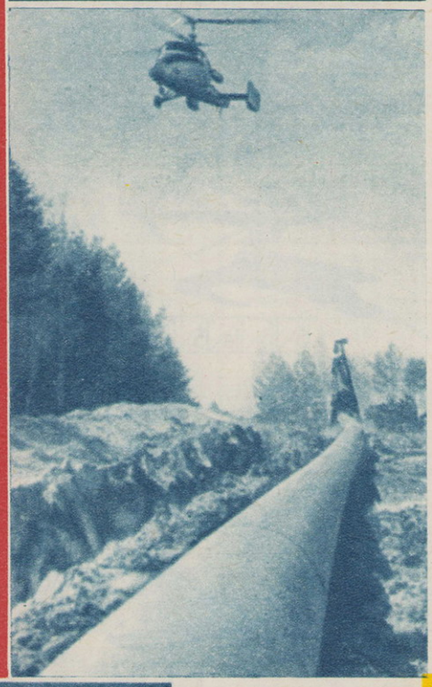
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

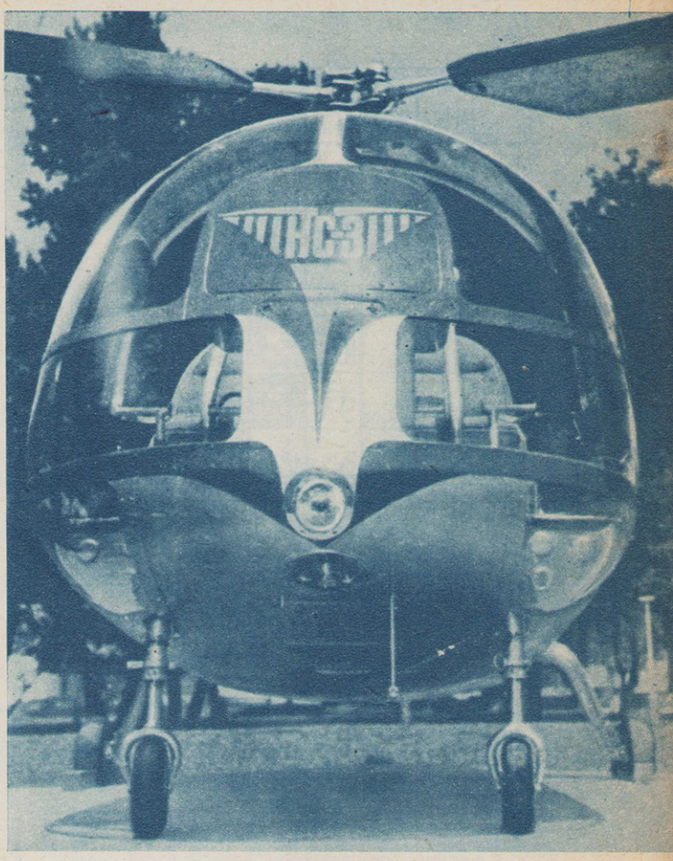
Bez słów



Ka-18 kontroluje rurociąg

Na olbrzymich budowlach komunizmu w ZSRR używane są m. in. śmigłowce. Oto śmigłowiec Ka-18, którego załoga kontroluje z powietrza przebieg prac przy układaniu rurociągu na trasie Daszawa—Mińsk.



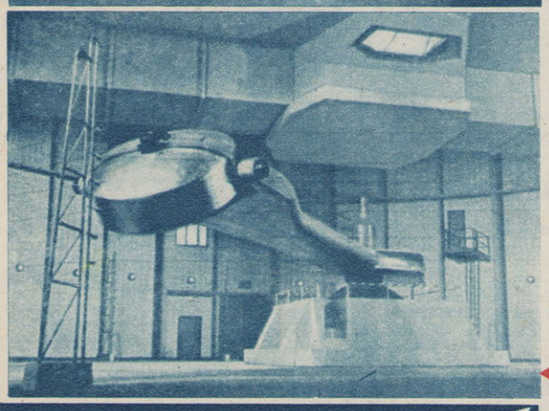


HC-3 Z PRZODU

Tak wygląda z przodu czechosłowacki śmigłowiec HC-3, jedna z najnowszych konstrukcji znanego specjalisty — budowniczego śmigłowców inż. Slechty. HC-3 odznacza się elegancją wykonania i dobrymi osiągami.

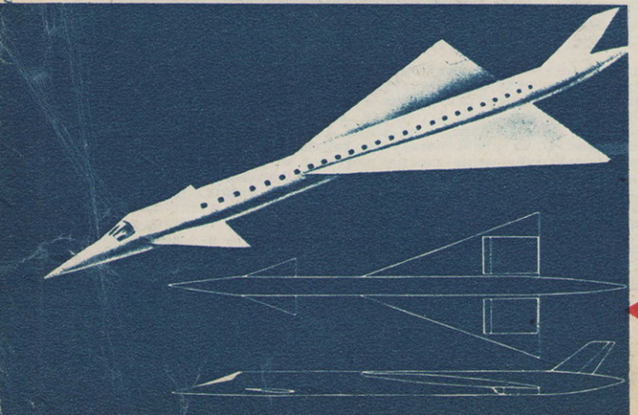
AVIA-14 Super

W służbie bułgarskich linii lotniczych TABSO latają 42-miejscowe samoloty Avia-14 Super, budowane w czechosłowackich zakładach Avia im. J. Dymitrova na podstawie radzieckiej licencji samolotu Il-14. Na zdjęciu — Avia-14 Super w locie.



Wirówka gigant

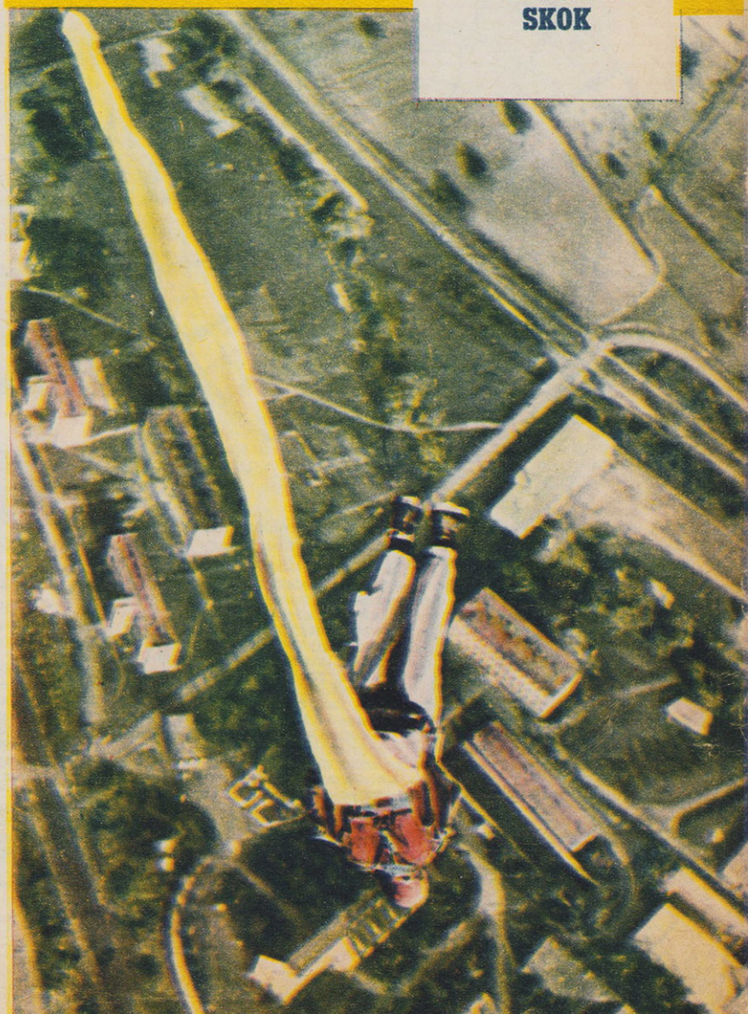
Zdjęcie przedstawia olbrzymich rozmiarów wirówkę do badania wpływu przeciążeń na organizm pilota. Kabina (obrotowa) osadzona na długim wysięgniku wiruje wraz z człowiekiem wewnątrz, zaś zespół przyrządów pomiarowych rejestruje reakcje organizmu. Wirówka zainstalowana jest w jednym z czechosłowackich instytutów badawczych lotnictwa.



Samolot komunikacyjny przyszłości

Konstruktorzy na całym świecie bezustannie pracują nad projektami nowych samolotów komunikacyjnych. Na zdjęciu — projekt angielskiego samolotu naddźwiękowego, przedstawiony przez inżynierów w zakładach Handley Page (Anglia).

Zdjęcia: „Graždanskaja Awiacja", „Repüles", „Kridla vlasti", „Flugwelt".

EFEKTOWNY SKOK

Efektowny moment początkowej fazy rozwijania się spadochronu skoczka, w chwilę po jego oddzieleniu się od samolotu. Skacze jeden ze znanych spadochroniarzy węgierskich Miklos Laszlo.